CER SENIN

Revista Forţelor Aeriene Române
Nr. 5-6 (106-107) ◆ 2009
www.roaf.ro/ro/cersenin

PER ASPERA AD ASTRA

Revistă editată de Statul Major al Forţelor Aeriene

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI "CER SENIN"

Preşedinte

general-maior VIRGIL RISTEA
e-mail: vristea@roaf.ro

Membri

general de flotilă aeriană dr. Alexandru-Petru GĂLUŞCĂ
e-mail: agalusca@roaf.ro

colonel conf. univ. dr. Silviu POPESCU
e-mail: popescu@roaf.ro

Redacţia

Redactor-şef:
căpitan-comandor ŞTEFAN POPA;
e-mail: pstefan@yahoo.com

Secretar de redacţie:
căpitan MIRCEA BARAC;
e-mail: mircea_barac@yahoo.com

Redactori:
plutonier major SORIN SĂFTOIU;
jurnalistul@gmail.com

DORINA-ŞEILA DUMITRESCU;
e-mail: seila.dorina.dumitrescu@gmail.com

Procesare texte:
LEANA TUDORAN;
e-mail: leni_tudoran@yahoo.com

Tehnoredactare:
LUCIAN TEODORESCU;
e-mail: teoluci1950@yahoo.com

Fotoreporter:
ADRIAN SULTĂNOIU
e-mail: adiuss2000@yahoo.com

Coperta I – ROUEX '09 – Evaluare şi antrenament
Coperta IV – Speranţa executării misiunilor cu sisteme digitale
(foto: *Adrian SULTĂNOIU*)

SUMAR

AGENDĂ – **pag.** 4-8

INTERVIUL REVISTEI – **pag.** 10-11

EXERCIŢII BILATERALE – **pag.** 12-14

EVENIMENT – **pag.** 15

REPORTAJ – **pag.** 16-17, 26-27

OAMENI ŞI FAPTE – **pag.** 18-19

"JOINT" NAŢIONAL – **pag.** 20-21

A-10 – **pag.** 22-23

STANDARD NATO – **pag.** 24-25

FORŢELE AERIENE ÎN LUME – **pag.** 28-31

OAMENII DINTRE NOI – **pag.** 32-33

INSTRUCŢIE – **pag.** 34-35

EXPERT DIXIT – **pag.** 36-37

ÎNVĂŢĂMÂNT – **pag.** 38-39

TEHNICĂ – **pag.** 40-41

EXERCIŢII CULTURALE – **pag.** 42-43

COPYRIGHT:
Este autorizată orice reproducere, cu condiţia specificării sursei.

NORME DE COLABORARE:
Cititorii pot trimite pe adresa redacţiei texte şi fotografii care se încadrează în tematica revistei.
Manuscrisele nu se înapoiază.
Răspunderea juridică pentru conţinutul articolelor aparţine în exclusivitate autorilor, conform art. 206 CP.

Şoseaua Fabrica de Glucoză nr.2-4, sector 2, Bucureşti
Telefon: **021/232.63.27;**
021232.21.83 int. 104,110
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 916.09;
C 3146.18

Tipărit la Centrul Tehnic-Editorial al Armatei sub comanda nr. 5031/2009

Responsabilitatea privind tehnoredactarea şi corectura revine în totalitate redacţiei revistei

25 OCTOMBRIE – ZIUA ARMATEI ROMÂNE

Plutonier major Sorin SĂFTOIU

Anii când, pe 25 octombrie, populaţia României vibra la unison în amintirea jertfei eroilor săi, când defilările şi manifestările organizate de şi cu militari nu aveau nimic desuet sunt, de ceva vreme, trecuţi sub fărașul istoriei recente.

Momentele în care românii, datorită unei greu descifrabile alchimii a sufletului colectiv, simţeau nevoia să dedice o clipă de referinţă, de graţie, unei autorităţi înalte – în speţă Armata Română – sunt din ce în ce mai rare.

"Românii, cu mic, cu mare, tresaltă la sunetul trâmbiţelor biruitoare. Ardealul a revenit astăzi, prin luptă dreaptă şi jertfă vrednică, la trupul din care a fost rupt" spunea, la 26 octombrie, ministrul de război de atunci, **generalul Mihai RACOVIŢĂ,** la o zi după ce fusese eliberată, în 1944, *"ultima palmă de pământ românesc de sub ocupaţia hitleristă"*. Întâmplător sau nu, 25 octombrie era şi ziua de naştere a suveranului de atunci al României, **Regele Mihai I.**

Probabil că, din motive diferite, de la nepăsare istorică la frământări cotidiene, de la implicări pentru capital politic la contextul lipsit de perspective, românii au ales, ca şi în acest an, să considere ziua de 25 octombrie o zi fără importanţă.

Consecvenţi memoriei şi datoriei impuse de cei care au înţeles cu adevărat ce înseamnă spiritul militar şi patriotismul curat – eroii României – militarii au omagiat, şi în acest an, memoria şi trecutul mult mai glorioase decât mediocra contemporaneitate. Forţele Aeriene Române au fost, şi de această dată, la înălţime, o altitudine şi o atitudine specifice lor.

Activităţile desfăşurate de bazele aeriene, cu zboruri demonstrative, participarea la comemorarea, la Carei, a momentului eliberării pământului românesc, desfăşurarea unui exerciţiu militar demonstrativ în Parcul Tineretului, organizarea unei expoziţii cu specific militar la Palatul Parlamentului, implicarea în activităţile organizate în Parcul Carol şi la Universitatea Naţională de Apărare, au fost răspunsul la indiferenţa majoritară a românilor.

"Dacă armata sărbătoreşte cu mândrie ziua este şi pentru că în ultimii ani, transformările au făcut-o să devină o armată puternică, capabilă să apere interesele României nu numai în interiorul graniţelor, ci şi alături de aliaţi în teatre de operaţiuni, fie că vorbim de Balcanii de Vest, de Afganistan sau Irak. Se cuvine să ne gândim cu dragoste şi respect şi la militarii care îşi apără patria departe de frontierele ţării şi la militarii care au căzut în operaţiunile din Irak şi Afganistan", declara preşedintele ţării într-un scurt discurs susţinut la ansamblul monumental din Carei, Satu Mare.

Aşa este... Avem eroi şi astăzi. Doar că ei sunt priviţi ca militari stimulaţi de avantaje financiare şi nu ca luptători profesionişti, dedicaţi armei şi armatei române, ca specialişti ce aleg să se perfecţioneze în situaţii reale.

Sărbătoarea Zilei Armatei a marcat şi depuneri de coroane şi momente solemne la Mormântul Soldatului Necunoscut din Parcul Carol şi la Monumentul Eroilor Patriei de la Academia Militară din Bucureşti. Oficialităţile prezente, printre care am remarcat pe ministrul apărării naţionale **dom-**

nul Mihai STĂNIŞOARĂ, şeful Statului Major General, **amiralul Gheorghe MARIN,** şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU,** membrii din conducerea Ministerului Administraţiei şi Internelor, politicieni, reprezentanţi ai organizaţiilor neguvernamentale, cadre militare în rezervă şi retragere, ataşaţi militari, cu toţii au oferit un pios omagiu celor căzuţi în luptă.

Sperăm ca, de la an la an, spiritul zilei de 25 octombrie să reintre în inimile românilor, să readucă concepte precum patriotism, dăruire şi ţara la normalitatea semantică.

Conferinţa internaţională "South-Eastern Air Forces – Current Status and Ways Ahead"

Căpitan Gabriel RĂU

Organizată cu sprijinul Forţelor Aeriene Bulgare, în perioada 05-07.10 a.c., la Plovdiv, conferinţa a adunat peste 120 de participanţi din 13 ţări. În cele 3 zile de desfăşurare, au susţinut prezentări reprezentanţi ai parlamentului bulgar, ai guvernului bulgar **– general-locotenent Anyu ANGELOV**, adjunctul ministrului apărării, ai armatei bulgare **– general-maior Constantin POPOV**, şeful Forţelor Aeriene, dar şi invitaţi din afară **– general de flotilă aeriană Victor STRÎMBEANU**, şeful Centrului de Operaţii Aeriene din cadrul SMFA, **general-locotenent Murice Lee MCFANN**, comandantul CC-AIR Izmir.

Reprezentantul Statului Major al Forţelor Aeriene Române a susţinut lucrarea cu tema "Developing Modern Air Forces – Approaches and Programmes), intervenţie aplaudată şi recunoscută ca una dintre cele mai complexe prezentate.

Per ansamblu, conferinţa a îmbunătăţit percepţia privind progresele obţinute de către Forţele Aeriene din sud-estul Europei, pe drumul dificil al transformării şi integrării în structurile euroatlantice, într-un mediu de securitate în continuă dinamică. De asemenea, s-a subliniat faptul că îmbunătăţirea procedurilor de operare, alături de progresul tehnologic în domeniul C4ISR, contribuie la afirmarea unor forţe aeriene puternice, interoperabile. De aceea, tehnologia de ultimă oră, combinată cu lecţiile operaţionale, sunt parte a succesului în viitor a Forţelor Aeriene.

Suplimentar, generalul de flotilă aeriană Victor Strîmbeanu a prezentat şefului Forţelor Aeriene Bulgare şi un prim proiect al acordului tehnic privind procedurile "Cross Border" dintre România şi Bulgaria în vederea executării Serviciului de Poliţie Aeriană, precum şi invitaţia de a continua negocierile în vederea perfectării acordului.

Ca finalitate, conferinţa a crescut transparenţa privind capabilităţile aeriene existente şi planificate în regiune, în contextul acutizării lipsei resurselor necesare continuării procesului de transformare, reprezentând mijlocul de identificare a soluţiilor atât de către potenţialii utilizatori militari, cât şi de reprezentanţii industriei de ramură.

"Exerciţiul ADTRAC 2009"

Locotenent-colonel Robert MANEA

Desfăşurat în perioada 31.08-04.09 a.c., exerciţiul bilateral româno-ungar "ADTRAC 2009" a constituit o bună oportunitate pentru militarii din Forţele Aeriene Române şi cele din Ungaria de a se antrena în executarea procedurilor de predare-primire a controlului tactic (TACON) pentru aeronavele româneşti şi ungare care execută misiuni de Poliţie Aeriană, cu trecerea frontierei de stat dintre cele două ţări.

Faptic, exerciţiul a cuprins două etape de desfăşurare: etapa I – interceptarea unei aeronave AN-26 aparţinând Forţelor Aeriene Ungare (HUAF), care a simulat încălcarea regimului de zbor, de către două aeronave MiG-21 LanceR, aparţinând Bazei 71 Aeriană Câmpia Turzii, în zona comună, însoţirea acesteia şi aterizarea pe aerodromul de la Câmpia Turzii şi etapa a-II-a: decolarea aeronavei AN-26, interceptarea de către două aeronave MiG-21 LanceR, însoţirea acesteia până în zona de frontieră comună, de unde a fost preluată de avioane JAS 39 Gripen.

În perioada 04-09 octombrie, la Copenhaga, Danemarca, s-au desfăşurat lucrările Seminarului Profesional al Biroului Internaţional de Cooperare Lingvistică (BILC), cu tema "Sala de clasă a secolului al XXI-lea". Seminarul a urmărit promovarea mijloacelor moderne în predare-învăţare în cadrul instituţiilor militare de învăţământ şi prezentarea bilanţului de activităţi desfăşurate de către BILC în anul 2009.

Din partea României a participat **profesorul Ana-Maria COMES** de la Centrul Principal de Învăţare a Limbilor Străine din cadrul SMFA, care a susţinut două prezentări: "Integrarea mijloacelor tehnologice în activitatea de predare-învăţare, desfăşurată la clasă" şi "Rolurile profesorului de limbi străine şi sala de clasă a secolului al XXI-lea".

În cadrul seminarului s-au mai discutat teme precum necesitatea implementării mijloacelor tehnologice relevate în cadrul conferinţei în procesul educaţional sau necesitatea ca profesorul secolului XXI să fie nu doar lingvist, ci şi cunoscător al mijloacelor tehnice şi informatice aplicabile studierii unei limbi străine. S-a constat, pe durata dezbaterilor, că performanţa în procesul învăţării-predării este mult îmbunătăţită de prezenţa acestor factori tehnologici şi faptul că progresul tehnologic atrage după sine reevaluarea metodelor de predare şi a mijloacelor didactice.

La data de 25 octombrie, au fost avansaţi în grad următorii ofiţeri din conducerea Statului Major al Forţelor Aeriene şi unităţi subordonate

Generalul de flotilă aeriană Virgil RISTEA, locţiitorul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene – la **gradul de general-maior**

Comandorul dr. Alexandru-Petru GĂLUŞCĂ, şeful Instrucţiei şi Doctrinei în cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene – la gradul de **general de flotilă aeriană**

Comandorul Ştefan DĂNILĂ, comandantul Bazei 90 Transport Aerian – la gradul de **general de flotilă aeriană**

SEMINAR METEOROLOGIC

Locotenent-comandor Nicolae FILOTI

Seminarul meteorologic pentru dislocare în teatre de operaţii NATO (NATO Operations METOC Pre-deployment Seminar – NOMPS) s-a desfăşurat la Centrul Educaţional al Serviciului Militar German de Geoinformaţii din Baza Aeriană Furstenfeldbruck, în perioada 12-16 octombrie.

La curs au participat 16 ofiţeri din cadrul Forţelor Aeriene şi Terestre a 9 ţări: România, Polonia, Cehia, Canada, Franţa, Belgia, Olanda, Marea Britanie şi SUA, sub îndrumarea directă a celor 14 instructori proveniţi de la SHAPE J3 JOS METOC, Escadronul Meteorologic Operaţional al USAFE de la Sembach, Germania, A3 Meteorological Squadron, Trenton, Canada, 10 Tactical Wing, Belgia şi Luchtmacht Meteorlogische Groep, Olanda.

Pe parcursul seminarului s-au prezentat aspecte referitoare la organizarea şi structura NATO şi ISAF, organizarea structurilor de asigurare meteorologică în NATO, teatrul de operaţii din Afganistan şi asigurarea meteo în zonă, implementarea conceptului NATO de sprijin meteorologic şi oceanografic integrat (IMETOC), zona de operaţii Kabul, conceptele de evaluare rapidă a mediului (Rapid Environmental Picture) şi imagine recunoscută a acestuia (Recognised Environmental Picture) şi staţia meteorologică automată mobilă tactică.

Din partea României a participat **locotenent-comandorul Nicolae FILOTI,** ofiţer meteorolog în cadrul Centrului de Operaţii Aeriene, ocazie cu care ofiţerul şi-a asigurat pregătirea necesară îndeplinirii funcţiei de FORECASTER la Biroul Meteorologic de pe Aeroportul Internaţional Kabul.

Semicentenarul primului batalion de rachete sol-aer din Armata României

Plutonier major Sorin SĂFTOIU

Sâmbătă, 19 septembrie 2009, Batalionul 4 Rachete Sol-Aer, din Brigada 1 Rachete Sol-Aer ,,General Nicolae DĂSCĂLESCU", a sărbătorit 50 de ani de la înființare. Unitate de elită, structura a celebrat o jumătate de veac în slujba armatei, a Forțelor Aeriene, a imaginii kaki cu zgomot de rachete în fundal. Istoria celor 50 de ani a cunoscut repere cu adânci reverberații, cu cariere duse până la sacrificiu, uneori, cu profesioniști și experiență tranzitată de generații de rachetiști.

Divizionul 1 Foc din compunerea Regimentului 27 Artilerie Antiaeriană Mixt a fost înființat între 01.09 – 15.10.1959, în baza Ordinului Marelui Stat Major nr. CL 002232 din 31.08.1959, fiind prima unitate de rachete antiaeriene din Armata României. Astăzi, Batalionul 4 Rachete Sol–Aer, se dorește a fi continuatorul tradițiilor Divizionului 1 Foc, păstrătorul moral al izbânzilor din vremuri mai puțin senine.

Primul comandant al batalionului a fost **căpitanul Constantin Mircea AELENEI,** al cărui nume unitatea dorește să îl poarte în mod onorific. ,,În prezent sunt inițiate demersurile pentru atribuirea acestei denumirii onorifice", ne-a declarat comandantul batalionului, **locotenent-colonelul Mărgărit PUFLEA**.

Cinstirea activității derulate pe parcursul unei jumătăți de secol a dezvăluit etape importante în viața batalionului, trecut, în urma restructurărilor strategice și de personal recente, și pe la nivel de divizion. Astfel, am remarcat, din alocuțiunile vorbitorilor, participarea la numeroase exerciții complexe cu trageri de luptă, cu rachete sol-aer, în țară și în străinătate, unde a obținut rezultate foarte bune, participarea, în luna aprilie 2008 la operația de securitate aeriană pe timpul Summit-ului NATO 2008, desfășurat la București, dar și executarea, în luna mai 2008, a exercițiului cu trupe și trageri de luptă ,,ISTRIA 08".

"Dedicația pentru ritmul cadențat al tragerii cu rachete, camaraderia și servitutea profesională au reprezentat atu-urile batalionului în cei 50 de ani de activitate. Sperăm că exemplul acestor profesioniști este unul repetitiv, și avem convingerea că rachetele sol-aer vor reprezenta, în viitorul apropiat, aceeași componentă sigură, viabilă a păzitorilor cerului", spunea, în alocuțiunea sa, **generalul (r) Mihai ILIESCU**, unul dintre devotații armei rachete antiaeriene.

Programul activităților dedicate aniversării batalionului a inclus un ceremonial militar și religios, trei exerciții simulate cu tehnica din dotarea Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer, desfășurate de către subunități de rachete sol-aer și de poliție militară, în cooperare cu Poliția locală și subunități ale Inspectoratului pentru situații de urgență Giurgiu.

La activități au fost prezenți **generalul-maior dr. Niculae TABARCIA** directorul Statului Major General al Ministerului Apărării Naționale, **generalul (r) Mihai ILIESCU**, președintele Asociației Naționale a Cadrelor Militare în Rezervă și în Retragere din România, **colonelul Dan CAVALERU**, comandantul Brigazii 1 Rachete Sol-Aer, oficialități ale administrației locale, cadre militare active și în rezervă.

Efectivele Batalionului 4 Rachete Sol-Aer au încheiat festivitatea cu o defilare în fața asistenței pe ritmul muzicii militare aparținând Diviziei 1 Infanterie ,,Dacica" condusă de **capitanul Daniel FLOREA**.

TABĂRĂ DE INSTRUCȚIE LA CAPU MIDIA

Maior Adrian ENĂCHESCU

În perioada 12–23 octombrie 2009, patru batalioane aparținând Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer ,,General Nicolae Dăscălescu" au desfășurat o tabără de instrucție în Poligonul de la Capu Midia.

Scopul general al activității a fost menținerea și dezvoltarea capacităților operaționale a subunităților de luptă pentru îndeplinirea misiunilor. ,,Centrul de greutate al misiunii îl reprezintă activitățile practice organizate pentru creșterea capacității de manevră și reacție a subunităților, executarea lucrărilor de întreținere sezoniere la tehnică și executarea tragerilor de instrucție pe ținte aeriene marcate", ne-a precizat locțiitorul comandantului brigăzii, **colonelul dr. Constantin RÂILEANU**.

Printre obiectivele urmărite a fost și testarea capacității de manevră pe distanțe cuprinse între 250 și 400 de km. De asemenea, s-a încercat și adaptarea la noi condiții a personalului debutant sau cu experiență mai mult teoretică. "O parte însemnată din personalul participant, în special soldații și gradații voluntari, sunt pentru prima oară la o astfel de activitate, și de aceea contăm pe îmbunătățirea capacităților de exprimare profesională și în situații reale de luptă a acestora. Ei trebuie să fie câștigul principal al acestei tabere de instrucție. Lucrul în comun între militarii de generații diferite facilitează transferul experienței către cei veniți mai nou în domeniu și o <<sudare>> a echipelor, pentru a putea acționa oricând în situații complexe", este de părere **colonelul Niculae PETRE**, planificatorul misiunii.

Anul acesta, toate subunitățile s-au deplasat numai pe căi rutiere, confruntându-se cu realitățile vieții cotidiene și cu vârsta unei tehnici aflate ,,la a treia sau a patra tinerețe". "Aceste aparente neajunsuri i-au ajutat, în mod involuntar de multe ori, pe planificatori, în crearea unor condiții cât mai vitrege și mai dure, mai apropiate de câmpul de luptă, lucru care ne-a mobilizat suplimentar", spunea șeful detașamentului brigăzii, **colonelul Claudiu HERMENIUC**.

Subunitățile, militarii, tehnica, acest trio inseparabil, s-a aflat, în cadrul Taberei de Instrucție din Poligonul Capu Midia, într-o luptă permanentă cu timpul și cu inamicul aerian – inamic marcat de aviația proprie, au exersat la capacitatea de acțiune și, concomitent, au oferit ,,botezul focului" noilor veniți. Tensiunea, dinamismul, emoția începutului, uneori dramatismul acțiunilor s-au împletit în spatele unor stări aparente de calm, atenția mărită și concentrarea maximă finalizându-se cu un scurt strigăt de bucurie la succesul acțiunii sau cu tăcerea apăsătoare, scurtă, dar puternică, la momentele de nereușită.

Reluarea rapidă a acțiunilor aeriene, cu o nouă misiune de îndeplinit, nu oferă, însă, prea multe astfel de clipe. Bucuria și tristețea sunt doar exprimări interioare. "Jocul colectiv" continuă. Componenții echipelor trebuie să treacă de exigențele evaluatorilor și să recunoască lecțiile învățate. Acestea vor fi cele care, odată cu revenirea în locațiile de bază, se vor constitui în bazele pregătiri pentru un nou sezon de antrenamente și trageri, așa încât "porțile albastre" ale zonei dedicate să fie în siguranță.

Comemorarea „generalului-soldat"

Plutonier major
Sorin SĂFTOIU

Pe data de 29 septembrie 2009 s-au împlinit 40 de ani de la trecerea în nefiinţă a **generalului de corp de armată Nicolae DĂSCĂLESCU**, cel al cărui nume este purtat, în mod onorific, de către Brigada 1 Rachete Sol-Aer, începând cu anul 1995, când, în urma transformărilor ce s-au produs în structura sa şi a reluării tradiţiei de acordare a denumirilor onorifice unităţilor militare, marea unitate de rachete sol-aer a primit un nou drapel de luptă şi denumirea de ,,General Nicolae DĂSCĂLESCU".

Pentru a marca acest moment, la sediul comandamentului Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer, a avut loc un ceremonial militar şi religios. Invitaţii şi-au reamintit clipe din viaţa militarului, fapte care le-au marcat carierele şi personalităţile.

Generalul Nicolae Dăscălescu s-a născut la 16 iunie 1884 în comuna Căciulești, judeţul Neamţ, ca fiu al lui Ioniţă Dascălu şi al Ecaterinei Dascălu. După absolvirea Liceului cu profil real "Petru Rareş" din Piatra

Lt. colonel Nicolae Dăscălescu
Şef de stat major al Diviziei aeriene
(1926)
Colonel Nicolae Dăscălescu
Şef de stat major al Inspectoratului
General al Aeronauticii (1931)
Comandantul Regimentului 1
Apărare Antiaeriană (1932)
Decorat cu " Medalia Aeronautică "
de către Regele Carol al II-lea (1933)

Neamţ, este admis ca elev al şcolii de ofiţeri de artilerie, geniu şi marină în anul 1906, şcoală pe care o absolvă la 1 august 1908 cu gradul de sublocotenent.

Cariera sa, una de o fermitate sonoră şi de o moralitate absolută, a adunat repere importante: comandant baterie tunuri la Roman, înlocuitor la comanda divizionului de care aparţinea, funcţie de pe care a intrat în luptă în Primul Război Mondial, unde subunitatea sa a fost întrebuinţată, datorită tragerilor precise, ca baterie antiaeriană; avansat la gradul de căpitan în 1916 şi maior în 1917, a mai ocupat funcţii de comandant al Divizionului 1 Tunuri din Regimentul 4 Artilerie Bacău, şef de stat major la Divizia 14 Infanterie, lector la Şcoala Militară de Infanterie, sub-şef al Statului Major al Corpului 5 Armată, iar un an mai târziu, şef de stat major la Divizia 1 Aero, funcţie pe care o ocupă până în anul 1929 când, la 1 octombrie, este avansat la gradul de colonel.

Aşa cum l-au cunoscut şi acum, amintit, colegii, tovarăşii şi prietenii săi, generalul Dăscălescu a fost un comandant dârz care a ştiut să respecte legile războiului. Şi-a atras critici luând frecvent apărarea unor subordonaţi comandanţi acuzaţi pe nedrept de înfrângerile suferite în unele lupte purtate în Campania din Est. Pe timpul operaţiunilor militare, în cadrul Campaniei din Vest, din zona oraşului Banska-Bistrica, aflându-se permanent în linia întâi, este grav rănit în luptă, dar nu părăseşte frontul şi rămâne la comandă pentru a fi sigur de succesul operaţiunilor.

Pentru meritele sale, generalul a fost decorat şi citat în Înalte Ordine de Zi ale Comandamentului Suprem Aliat. Serviciile aduse patriei i-au fost recompensate prin decorarea sa cu Ordinul Mihai Viteazul – în rang de cavaler dar şi cu conferirea de-a lungul anilor a unor ordine, medalii şi decoraţii de pace şi de război precum:

– Ordinul "Coroana României" clasa a IV-a cu spade şi panglică V.M. – 1918;
– Medalia "Crucea Comemorativă" 1916–1918;
– Ordinul ,,Mihai Viteazul" clasa a II-a – 1941;
– Medalia Jubiliară ,,Carol I" – 1905;
– Ordinul "Steaua României" clasa a IV-a – 1929;
– ,,Medalia Aeronautică" prin Înalt Decret al Majestăţii Sale Regele – 1933;
– Ordinul "Coroana României" în grad de comandor – 1941.

La 1 august 2003, cu ocazia sărbătoririi a 30 de ani de la înfiinţarea Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer s-a inaugurat, în memoria generalului Dăscălescu, un ansamblu monumental la intrarea în unitate, realizat prin contribuţia personalului brigăzii.

,,Astăzi se împlinesc 40 de ani de la trecerea în nefiinţă a generalului Nicolae Dăscălescu, personalitate militară de importanţă majoră pentru istoria militară a României din prima jumătate a secolului XX", remarca în alocuţiunea sa, comandantul brigăzii **colonelul Dan CAVALERU**.

"Suntem onoraţi ca o unitate militară să îi poarte numele pe Drapelul de luptă, pe ecusoane, pe documente şi corespondenţă, pe plachetele, insignele şi diplomele înmânate merituoşilor cu ocazia aniversărilor, sărbătorilor naţionale, evenimentelor festive şi competiţiilor sportive. Ne bucurăm că o stradă şi un liceu din Piatra Neamţ îi poartă numele. De asemenea, suntem mândri că sala de tradiţii a marii unităţi are în patrimoniul său documente valoroase, fotografii, brevete, medalii, memoriul personal şi ţinuta de campanie ce au aparţinut generalului Nicolae Dăscălescu. Se cuvine să îi purtăm şi noi numele în inimi iar prin acţiunile noastre să fim demni de numele său !", concluziona comandantul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer.

Dumnezeu să îl odihnească în pace alături de eroii neamului românesc!

---

07 noiembrie 2009 – doi ani de la trecerea în nefiinţă a celor trei eroi de la Ungheni: comandor av. Nicolae Bucur, locotenent av. Ionel Craiu şi maistru militar Adrian Ticea

Aviatorii

Ce sunt aviatorii?
Sunt oameni cu adevărat nemuritori,
Care au îndrăznit să zboare pân' la nori.
Pentru care căderea nu înseamnă moarte
Ci e doar o cale de-a merge mai departe.

E-aşa de falnică-nălţarea,
Către văzduhul infinit,
Ferice de acela care
Printre nori veşnici a trăit.

Iar din acel moment ei simt
Că-n ceruri este casa lor,
Şi sufletul ei îşi hrănesc,
Cu fiecare magic zbor.

De-aceea să nu plângeţi jalnic
Dacă nu mă voi mai întoarce,
Căci am rămas sus între îngeri
Unde-i frumos şi mie-mi place.

Şi sufletul îmi este vesel,
Aici sus nu e durere,
Nu sunt lacrimi şi amaruri,
Sunt doar bucurii şi stele.

ILEANA CRISTINA GHIŢĂ,
Şcoala cu cls I–VIII, Ungheni, Argeş

ZIUA RESURSELOR UMANE

Căpitan-comandor
Ştefan POPA

Actul de naştere al structurii centrale de personal a Armatei a fost semnat la **9 octombrie 1862**, când, domnitorul Alexandru Ioan Cuza a promulgat Înaltul Decret prin care Ministerul de Război, rezultat în urma unificării politico-administrative era reorganizat pe două direcţii:

- Direcţia I – Direcţia Personal şi Operaţii Militare;

- Direcţia a II-a – Direcţia Administraţie Generală.

Este lesne de înţeles că, atunci când s-a pus problema reînnoirii tradiţiei de cinstire şi sărbătorire a categoriilor de forţe armate, a armelor şi specialităţilor militare, personalul care îşi desfăşoară activitatea în acest domeniu, să îşi aleagă această zi, de **9 octombrie**, ca **Ziua Resurselor Umane**, sărbătoare legitimată prin Ordinul ministrului apărării naţionale nr. M. 32 din 23 februarie 2006.

Atribuţiile noii structuri de personal înfiinţate evidenţiază o activitate deosebit de complexă, care poate fi apreciată la adevărata ei dimensiune prin prisma realizărilor din anii următori.

Astfel**,** Direcţia Personal şi Operaţii Militare răspundea de problemele privind dislocarea şi disciplina trupelor, marşurilor şi manevrelor, organizarea taberelor de instrucţie şi – foarte important – de „formarea unei armate active", cerinţă imperioasă a epocii. Tot în sarcina acestei direcţii reveneau problemele referitoare la recrutare (stabilirea contingentelor, chemarea recruţilor, încorporarea şi eliberarea documentelor pentru lăsarea la vatră), angajările pe bază de voluntariat şi reangajările în armată, (în epoca domniei lui Cuza serviciul militar devenind obligatoriu).

Sărbătorirea Zilei Resurselor Umane constituie un eveniment major pentru personalul ce lucrează în structurile de resurse umane din SMFA, activitate ce s-a desfăşurat în cazarma Batalionului de comunicaţii, la care au participat **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU,** şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul de flotilă aeriană Virgil RISTEA,** locţiitorul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, **colonelul conf. univ. dr. Mihai-Silviu POPESCU,** şeful resurselor din SMFA, **generalul de flotilă aeriană (r) Tache JURUBESCU, colonelul Ştefan STOICHECIU**, şeful Serviciului personal/ Direcţia personal şi mobilizare/SMG, **locotenent-colonelul Ion MIHĂLCESCU,** locţiitor al şefului Serviciului Istoric, **comandorul Ion MĂLĂELEA,** şeful Serviciului personal şi mobilizare, **comandorul Tănase JĂNEL,** şef Secţie management personal, personalul ce lucrează în structurile de resurse umane din SMFA şi unităţile subordonate, comandanţi şi ofiţeri în rezervă care şi-au desfăşurat activitatea în aceste structuri, alţi invitaţi.

Cu această ocazie comandorul Ion Mălăelea, şeful Serviciului resurse umane din SMFA a prezentat un scurt istoric al structurilor de resurse umane din armata română. *„Am adus în actualitate aceste aspecte cu privire la evoluţia diferitelor componente ale structurii de personal, pentru a încerca să punem în evidenţă importanţa şi rolul jucat de acestea în funcţionarea structurilor militare în diferite perioade istorice. Şi astăzi, poate mai mult decât oricând, structurile de resurse umane din Statul Major al Forţelor Aeriene sunt chemate să răspundă unor noi provocări. Apreciem că această etapă în evoluţia Forţelor Aeriene este poate una dintre cele mai complexe pe care le-a parcurs categoria noastră de forţe"*, a ţinut să precizeze comandorul Ion Mălăelea.

Generalul-maior dr. Ion-Aurel Stanciu, şeful SMFA a felicitat întregul personal care lucrează în structurile de resurse umane şi a prezentat mesajul domniei sale dedicat acestei zile speciale pentru resursele umane.

„Cu ocazia acestei zile deosebite, felicit cadrele militare şi personalul civil care îşi desfăşoară activitatea în domeniul resurselor umane, pentru eforturile depuse în această etapă deosebit de intensă şi de complexă pe care a parcurs-o categoria noastră de forţe. Ştiu că întregul personal din structurile de resurse umane a făcut dovada unui înalt profesionalism şi a înţeles importanţa transformărilor actuale, care stau la baza evoluţiei Forţelor Aeriene într-un organism eficient, capabil să îndeplinească cu succes toate misiunile încredinţate. Eforturile susţinute şi aportul adus de fiecare persoană din familia acestei frumoase specialităţi militare v-au adus respectul şi recunoaşterea binemeritată de ***profesionişti consacraţi*** *ai Resurselor Umane".*

UN NOU EFORT ACADEMIC

Plutonier major
Sorin SĂFTOIU

Joi, 01 octombrie 2009, la Academia Forţelor Aeriene „Henri Coandă" de la Braşov, a început noul an universitar 2009/ 2010.

„O nouă călătorie pe drumul cunoaşterii, o nouă aventură printre hăţişurile ştiinţei şi tehnicii, o nouă provocare la care vor fi supuse, deopotrivă, ambele tabere, cele de o parte şi cealaltă a catedrei. O provocare ce va avea ca rezultat crearea de noi personalităţi, cizelarea unor comportamente, dar mai ales conturarea noului tipar de ofiţer al Forţelor Aeriene, un ofiţer compatibil cu standardele moderne şi perfect integrat în matricea ofiţerului <<european>> şi al NATO", după cum spunea comandantul (rectorul) Academiei, **comandorul profesor universitar dr. Gabriel-Florin MOISESCU**.

Festivitatea s-a desfăşurat într-un cadru solemn, cu participanţi şi invitaţi de onoare, printre care **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU**, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-maior Ion ŞTEFAN**, locţiitor pentru Resurse al şefului Statului Major General, **domnul Horia MATEI**, consilier al ministrului apărării, **colonelul Marian ZANCĂ**, şeful Serviciului Politici Educaţionale din Direcţia Management şi Resurse Umane, **comandorul Mircea BĂLĂŞCUŢĂ**, reprezentant al Statului Major al Forţelor Navale, prefectul judeţului Braşov, **domnul Ion GONŢEA**, comandanţi ai marilor unităţi şi unităţi din Forţele Aeriene şi din alte structuri de apărare.

Plini de emoţii au fost tinerii boboci, 105 studenţi, din care 75 de băieţi şi 30 de fete, care au participat pentru prima dată la o festivitate militară. *„După nivelul ridicat al însuşiri mişcărilor de front, primul element descoperit şi învăţat în cariera militară, aceşti tineri se dovedesc a fi demni de încrederea şi respectul nostru, şi sunt convins că ei vor reprezenta, cu mândrie şi profesionalism, viitorul Forţelor Aeriene Române"*, a fost mesajul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU**, în cuvântul său de deschidere a anului universitar.

CERUL DIN NOI

Căpitan-comandor
Ştefan POPA

Potrivit unei vechi legende, ***Mănăstirea Dintr-un Lemn*** *ar fi luat fiinţă în primele decenii ale secolului al XVI-lea prin ridicarea în acest loc a unei bisericuţe de lemn din materialul unui „singur lemn – un bătrân şi falnic stejar", "bisericuţă ridicată în cinstea Icoanei Maicii Domnului, icoană ce se păstrează şi acum în biserica de piatră a acestei mănăstiri". În baza acestei tradiţii, aşezarea monahală poartă denumirea de Mănăstirea Dintr-un Lemn.*

Cea mai veche mărturie despre mănăstire a fost consemnată în scris de diaconul Paul de Alep, care l-a însoţit pe patriarhul Macarie al Antiohiei în călătoriile acestuia prin Ţările Române, între anii 1653-1658. Paul de Alep scrie că: „în timpurile vechi trăia prin împrejurimi un Eremit, care deşteptându-se odată din somn, a găsit o icoană a Maicii Domnului atârnată pe un pom, ce-i zise: "Dorinţa mea este ca tu să zideşti pentru mine o mănăstire din acest pom". Deci eremitul se ridică, tăie arborele şi începu cu acesta zidirea unei biserici pe care o acoperi şi o construi numai cu lemnul acestui singur arbore", mărturie preluată şi de doamna Emilia CIORAN în minunata sa lucrare – „Călătoriile Patriarhului Macarie de Antiohia în Ţările Române 1653-1658", apărută în anul 1900.

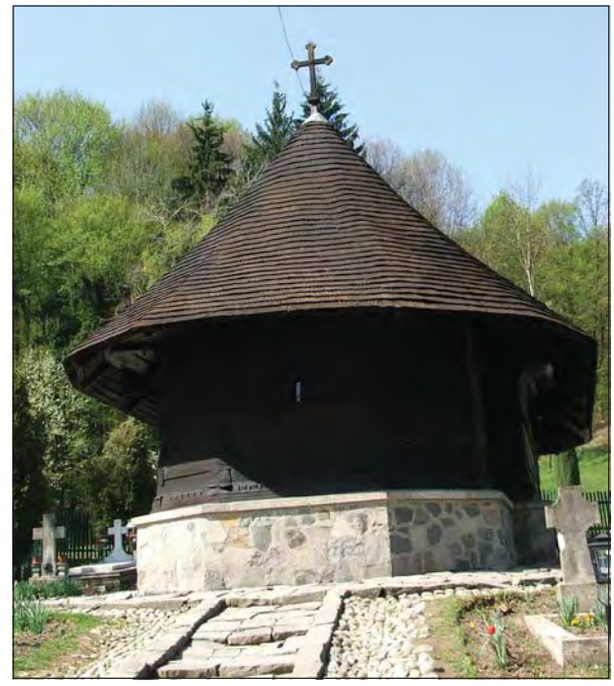
Aşa cum se obişnuieşte în fiecare an în perioada dinaintea Sărbătorii Naşterii Domnului, *Ispre sfârşitul anului, un grup de persoane din Statul Major al Forţelor Aeriene şi din unităţi subordonate (cadre militare, gradaţi şi soldaţi voluntari, personal civil contractual) au efectuat un pelerinaj la Mănăstirea Dintr-un Lemn din judeţul Vâlcea. Cu această ocazie, cei prezenţi au vizitat bisericuţa de lemn, biserica de piatră, muzeul mănăstirii, Casa Domnească, biblioteca regretatului general-locotenent Paul Teodorescu, care între anii 1938-1940 a îndeplinit funcţia de ministru în cadrul Ministerului Aerului şi Marinei, s-au închinat şi rugat la icoana Maicii Domnului şi, nu în ultimul rând, au adus daruri pentru sfântul aşezământ monahal.*

Rugă pentru memoria eroilor

Grupul nostru de militari ai Forţelor Aeriene a pornit în pelerinaj la una dintre cele mai vechi, frumoase, grandioase şi cu o viaţă duhovnicească îmbunătăţită – Mănăstirea Dintr-un Lemn, într-o zi de decembrie în care razele soarelui au rămas captive printre norii văzduhului ai căror fulgi de nea urmau să primenească natura în aşteptarea sărbătorii, a Naşterii Pruncului Iisus. După câteva ore de şerpuit cu microbuzul într-un trafic sufocat de realitatea luptei cotidiene a omului pentru existenţă, dar şi a pregătirilor de sărbători, am ajuns la destinaţie. Dintr-o dată, cu toţii am fost surprinşi de sentimentul faptului că am intrat într-o altă lume.

Chiar la intrare, ne impresionează ordinea şi curăţenia din interiorul mănăstirii. În stânga noastră ni se dezvăluie în toată splendoarea ei, falnica Casă de oaspeţi, frumoasă şi primitoare, în faţa noastră se deschide o intrare prin care descoperim biserica zveltă, albă şi mândră în toată strălucirea ei. Aici se ţin slujbele bisericeşti, culminând cu dumnezeiasca Sf. Liturghie, aici se înalţă imnuri şi cântări bizantine, prin glasurile tinerelor înveşmântate în negru, aici este izvorul sfinţeniei. Măicuţele de aici poartă necontenit, dar nu cu uşurinţă, firul rugăciunilor de zi şi de noapte şi priveghează candelele sfinte, aprinse cu câteva sute de ani în urmă.

Înaintăm cu paşi sfioşi spre biserica mănăstirii. Pe de o parte, frumuseţea bisericii, ordinea, curăţenia, eleganţa, pe de altă parte, frumuseţea naturii înconjurătoare, liniştea tainică şi apăsătoare, dar bucurătoare pentru suflet, toate ne dădeau fiorul unei înalte trăiri spirituale. Odată pătruns în incinta mănăstirii, străinul n-ar bănui că în această cetate împodobită cu flori de toate culorile, cu o stare de spirit caracteristică rigorii şi ascultării se găsesc fiinţe care priveghează într-o necontenită împletire a muncii cu rugăciunea şi că albe sunt nopţile lor în timp ce toaca ocoleşte biserica.



Am fost întâmpinaţi de preacuvioasa maică stareţă, stavrofora Emanuela Oprea alături de un sobor de maici.

– Bine aţi venit, cu pace, abia deslusim cuvintele maicii stareţe, copleşită şi ea de emoţia revederii.

Am vizitat împreună cu maica stareţă şi sora Sofia, care este ghidul mănăstirii, bisericuţa de lemn, biserica de piatră, muzeul, Casa Domnească, biblioteca regretatului general-locotenent Paul Teodorescu care în perioada 1938-1940 a îndeplinit funcţia de ministru la Ministerul Aerului şi Marinei, precum şi minunata seră a mănăstirii, menită să aprovizioneze cu legume proaspete bucătăria, aproape în tot timpul anului. Apoi, au urmat clipe de meditaţie şi rugăciune. Am purtat o discuţie cu maica stareţă, care a avut bunăvoinţa să ne pună la curent cu activităţile şi greutăţile mănăstirii, de faptul că se lucrează la construcţia noii biserici, precum şi cu evenimentele mai importante ce au avut loc în anul 2009. Întreaga sa viaţă monahală o împarte între rugăciune şi misiune, între linişte şi ascultare, între supraveghere, laudă, mustrare şi călăuzirea măicuţelor şi mirenilor pe calea mântuirii. Acum, grija cea mare este ridicarea noii biserici.

La plecare am luat cuvânt de folos şi binecuvântare de la Preacuviosul Părinte arhimandrit doctor Chesarie Gheorghescu, care printre altele ne-a spus să avem mare grijă de „cerul" din noi.

Mormântul generalului-locotenent Paul Teodorescu

Măicuţele Mănăstirii Dintr-un Lemn, păzind cu sfinţenie îndătinatele pravile, trăiesc ca într-o familie în care sălăşluieşte duhul comuniunii. Urmând tradiţia ortodoxă, maicile de aici, îmbină munca fizică la diferite ascultări cu trăirea duhovnicească, precum şi cu truda pe tărâm cultural. Pentru transmiterea pe mai departe a cuvântului Domnului Iisus Hristos, dar şi pentru perpetuarea istoriei şi a tradiţiei, maicile tinere se îndeletnicesc şi cu arta scrisului şi a creaţiei artistice.

PROFESIONISM, INTEROPERABILITATE ŞI AVATARURI ALE RE-ADAPTĂRII

Interviu cu generalul de flotilă aeriană dr. Victor STRÎMBEANU, comandantul Componentei Operaţionale Aeriene

Căpitan-comandor Ştefan POPA

– Domnule general, pe de o parte, transformările structurale şi organizaţionale naţionale, regionale şi mondiale, implicate de apartenenţa la NATO şi EUROCONTROL, pe de altă parte transformările din Forţele Aeriene, de programele de înzestrare realizate sau în curs de derulare şi de resursele existente, impun un nou Concept de operare şi management în spaţiul aerian al României. Care sunt obiectivele principale ale acestui nou concept?

– Nu sunt afectate numai operarea şi managementul spaţiului aerian. Întreg sistemul se transformă sub imperativul INTEGRĂRII în spaţiul euroatlantic. Este esenţial să se înţeleagă faptul că **accederea** în Uniunea Europeană şi în NATO nu este acelaşi lucru cu **integrarea** în aceste structuri. Accederea este un moment de referinţă, important dar punctual, şi nu reprezintă decât începutul unui amplu şi complex proces de transformare care afectează societatea românească în ansamblul ei şi, în mod particular, în domeniul securitatii naţionale din care sub-domeniul securităţii aeriene este doar o parte. În acelaşi timp trebuie luat în considerare faptul că, în timp ce noii membrii fac eforturi susţinute pentru ridicarea la standardele euroatlantice, nici membrii tradiţionali nu stau pe loc în aşteptarea noilor veniţi, ci trec ei înşişi prin ample procese transformaţionale, ceea ce pentru nou veniţi complică suplimentar procesul integrării şi ridică exponenţial efortul şi costurile integrării. Dacă ne referim strict la operarea şi managementul în spaţiului aerian, nu cred că putem vorbi de un nou concept, ci mai degrabă de continuarea transformării în vederea optimizării eficienţei în utilizarea spaţiului aerian şi măririi siguranţei diverşilor operatori civili şi militari din sistem. Una din ideile de forţă ale acestei transformări este utilizarea flexibilă a spaţiului aerian, în virtutea căreia operatorii civili şi militari trebuie să coopereze îndeaproape în gestionarea fiecărei zone şi fiecărui eşalon din spaţiul aerian în beneficiul maxim al fiecărei categorii de operatori. Aceasta are multiple implicaţii în plan conceptual, procedural, tehnic etc.; procesul este în plină desfăşurare, s-au făcut progrese semnificative, însă trebuie continuat. O consecinţă directă a acestuia este necesitatea modernizării aeronavelor, infrastructurilor aeroportuare, sistemelor de comandă-control, sistemelor logistice etc. Fiecare din consecinţele enunţate mai sus are particularităţile şi direcţiile sale de acţiune, de la modificări simple ale sistemelor de navigaţie (pentru mărirea preciziei) sau ale echipamentelor de comunicaţii (pentru reducerea ecartului de frecvenţă, de exemplu), până la procese mai ample de integrare a sistemelor civile şi militare de control al spaţiului aerian, de restructurare şi reorganizare a sistemului în ansamblu. O altă idee de forţă care influenţează transformarea sistemului aerian, dat fiind potenţialul excepţional al vectorilor aerieni şi consecinţa directă a evenimentelor de tip 911 în acelaşi timp, este necesitatea producerii unui răspuns rapid şi adecvat împotriva ameninţărilor de acest tip, caz în care, deşi răspunderea revine aproape exclusiv Forţelor Aeriene, cooperarea cu partea civilă revine, din nou, cu necesitate. Iar exemplele pot continua.

– Ne apropiem de finele anului 2009, am putea face o radiografie a ceea ce s-a realizat până în prezent?

– Nu cred că sunt eu cel mai în măsură să fac o radiografie a ceea ce s-a realizat în acest an pentru că eu am revenit în cadrul Forţelor Aeriene Române, practic, din luna august. Am urmărit însă de la distanţă, atunci când timpul mi-a permis, ceea ce se întâmpla în ţară, în speţă în Forţele Aeriene. După un început de an nefast, determinat de evenimentul Ciorogârla, care avea să producă schimbări radicale şi majore la nivelul conducerii, odată ce aceasta (noua conducere) şi-a asumat responsabilităţile aferente s-au realizat foarte multe lucruri, se văd deja efecte benefice în planul relaţionării inter-umane, în planul reorganizării forţelor aeriene pe structuri noi (flotile, centre de mentenanţă, bază logistică), de asemenea s-au înregistrat progrese în planul accelerării înzestrării, s-a lărgit gama de posibilităţi de acţiune împotriva aeronavelor infractoare prin extinderea Serviciului Poliţie Aeriană cu aeronave subsonice şi elicoptere etc. Din păcate s-a ajuns la un nivel minim istoric, al planului de pregătire în zbor pentru piloţii operaţionali, cu mult sub limita recomandată de aliaţii cu experienţă, iar aceasta va avea consecinţe negative serioase operaţionale şi poate chiar asupra securităţii zborului în anii următori. Pe ansamblu, a fost un an bun, dens, cu multe activităţi interne şi internaţionale, cu exerciţii concentrate, poate prea mult, în a doua parte a anului datorită alinierii la practica aliaţilor de a reduce ritmul pregătirii în lunile de vară (perioada concediilor). Foarte multe s-au realizat, mai sunt încă multe activităţi în plan până la sfârşitul anului, din care unele în derulare, şi ar fi o eroare să ne deconcentrăm prematur.

– Domnule general, din fişa cu principalele date şi informaţii rezultă faptul că aţi fost promovat pe funcţii importante din Forţele Aeriene, dar şi din structurile NATO. Peste tot aţi avut o conduită ireproşabilă, cu răbdare, tact, inteligenţă, profesionalism, diplomaţie şi multă modestie. Cum aţi dobândit aceste calităţi excepţionale?

– Sunteţi prea generos în enumerarea calităţilor mele. Am avut şi eşecuri, neajunsuri şi neîmpliniri, dar am învăţat din ele şi probabil că în acest mod am reuşit să obţin rezultate din ce în ce mai bune. Deşi ca pilot de vânătoare obişnuit să lupt cel mai adesea singur cu "inamicul", cu mediul, cu tehnica şi uneori cu propriile-mi limite umane, şi am în consecinţă tendinţa de a încerca să mă descurc pe cont propriu, am acordat întotdeauna atenţie oamenilor şi am încercat să-i stimulez, să scot ce este mai bun din fiecare, să întăresc spiritul de echipă. Mi-am format de-a lungul anilor un stil de conducere, de "leadership" dacă doriţi, care probabil că nu este perfect, dar care mi-a asigurat succesul organizaţiilor naţionale sau internaţionale în care am lucrat sau pe care le-am condus. Dacă se poate vorbi de un succes personal, atunci trebuie menţionat că acesta n-ar fi fost posibil fără implicarea şi devotamentul oamenilor de excepţie cu care am lucrat.

– Care sunt activităţile principale ce urmează a fi desfăşurate de COA, până la finele anului 2009?

– Cele din mandatul structurii în primul rând, COA împreună cu AOC-ul şi cu structurile operaţionale subordonate operativ, lucrează cu foc continuu, 24/7. În acelaşi timp, continuăm seria exerciţiilor, pregătirea personală, finalizarea evaluării sistemului de comandă-control, participarea la grupurile de lucru internaţionale, direct sau prin reprezentanţii noştri la NATO HQ, la SHAPE sau la comandamentele aliate întrunite şi de armă. Continuăm să ţinem "angajaţi" vecinii noştri, membri sau parteneri, în efortul de optimizare a Serviciului de luptă Poliţie Aeriană şi suntem în avangardă, din acest punct de vedere. În acest sens, am lansat o nouă invitaţie aliaţilor bulgari în vederea încheierii unui acord "cross-border" similar celui deja operaţional cu aliaţii unguri. Cu partenerii (Ukraina, Moldova, Serbia) avem în vedere angajarea comună în programul ASDE (Air Situation Data Exchange) când noua etapă finanţată din fondurile comune NATO va fi lansată. În plan intern, lucrăm pentru finalizarea documentelor necesare extinderii Serviciului de luptă Poliţie Aeriană sub comandă naţională, împotriva ţintelor care evoluează cu viteze şi la înălţimi mici, cu elicopterele SOCAT, similar includerii avioanelor IAR-99 ŞOIM în acest serviciu. Apoi, mai avem la orizont pregătirea tragerilor cu armament şi muniţii de precizie, pregătirea detaşamentelor pentru NRF, pentru rotirea EOD etc., etc. Dar, mai înainte de toate, ceea ce mă preocupă este reconstruirea unei echipe viabile şi eficiente, nu atât în cadrul COA, unde sunt norocos să conduc o echipă bună, cât mai ales, în corelarea COA cu celelalte structuri subordonate operaţional. Acestea, împreună cu COA, au trecut, în ultima vreme, prin mai multe schimbări structurale, organizaţionale, schimbări de locaţii etc. şi, este literalmente nevoie să întărim legăturile funcţionale.

– Domnule general, aţi îndeplinit funcţiile de director adjunct şi şef de stat major la PCC, iar ulterior de locţiitor al comandantului Diviziei de Cooperare Militară din cadrul SHAPE, Mons, Belgia, pentru o perioada de doi şi, respectiv un an. Ce ne puteţi spune despre activitatea desfăşurată la SHAPE?

– Sunt multe de spus, dar timpul nu ne permite. A fost o experienţă extraordinară şi plină de învăţăminte. Am lucrat în mediul internaţional prin excelenţă, interacţionând curent cu reprezentanţi din peste 50 de ţări (membri şi parteneri). Am înţeles (şi aplicat) modul de lucru al NATO la nivel strategic şi chiar la cel politico-militar. Partea a doua a mandatului a fost extrem de efervescentă, întrucât s-a reorganizat întreaga activitate de cooperare la nivel strategic. Practic, s-a constituit o Divizie de Cooperare Militară care a înglobat toate organizaţiile ce se ocupau anterior cu diferite aspecte ale cooperării. Astfel, fosta PCC (Partnership Coordination Cell), structurile de cooperare din SHAPE J5 (PMX), ACT (Ti-340), SHAPE J3 (ICC – International Coordination Center), SHAPE J7 (OCC – Operational Capability Concept) au intrat în componenţa diviziei nou create. Am avut privilegiul şi răspunderea, în acelaşi timp, să conduc echipa de implementare a noii structuri şi, ulterior, să lucrez ca locţiitor al şefului acestei divizii. A fost dificil, o reală provocare, am învăţat mult, am acumulat experienţă şi concluzii din care cel puţin o parte sunt aplicabile şi în sistemul naţional. Aparent însă, aici nu este nevoie de această experienţă. Singurul efect în plan profesional pentru mine rămâne deocamdată, faptul că am ieşit din ceea ce aliaţii noştri, vorbitori de limbă engleză, denumesc "fast track". Aici s-a pornit de la premisa că ultima funcţie ocupată a fost de comandant de bază aeriană (funcţia de pe care am plecat la SHAPE) iar experienţa şi formele de pregătire prin care am trecut sunt chestiuni, mai mult sau mai puţin, personale. Poate că eu nu am înţeles corect abordarea carierei militare. Încă nu-mi este clar acest aspect. În schimb îmi este foarte clar că îmi voi face datoria cât pot de bine acolo unde mi se ordonă, aşa cum am făcut întotdeauna, atât timp cât voi rămâne în sistem.

– De curând a ieşit de sub lumina tiparului volumul "Despre LOVITURA DE STAT şi apărarea împotriva ei", al cărei autor sunteţi. Ce va determinat să scrieţi această carte?

– Ca şi în cazul primei cărţi publicate ("Puterea Aeriană în raport cu Securitatea Naţională şi Globală"), o neliniştе interioară probabil. Nu pot să asist la spectacolul din jurul meu fără să-l analizez, iar atunci când experienţa şi nivelul de înţelegere îmi permit, îmi aduc propria contribuţie la jocul vieţii. Cartea la care faceţi referinţă este de esenţă politică, dar are şi componente de securitate, chiar militare. La acest moment, trebuie să fac o precizare: îmi convine perfect neutralitatea politică, determinată de statutul de militar activ, dar asta nu mă împiedică să analizez derularea vieţii politice interne şi internaţionale. "Pentru cei vrednici, lumea nu este mută", a spus Goethe. Cred că am înţeles ce este în spatele fascinaţiei puterii politice şi am considerat că pot emite opinii pertinente referitoare la aspectul în cauză. Scopul este foarte ambiţios de altfel; cartea se vrea un minitratat despre lovitura de stat şi apărarea împotriva ei, universal valabil, absolut independent şi detaşat de istoria modernă şi contemporană a oricărei naţiuni sau stat. Este un proiect personal pe care sper că societatea românească îl va aprecia şi, asta se va vedea curând, funcţie de succesul pe piaţă. Aţi remarcat, cu ocazia corecturii, că nu am făcut nicio referire la postura de militar, ci am folosit numai titlurile ştiinţifice civile. În contextul răspunsului la întrebarea anterioară, asta chiar este o "chestiune personală".

– Domnule general, nu de mult timp aţi fost numit comandantul Componentei Operaţionale Aeriene (COA). Este o funcţie importantă şi destul de dificilă, în sensul că vă ocupă mult timp. Mai aveţi timp pentru dumneavoastră personal şi pentru familie?

– Dificultatea constă, nu numai în faptul că îmi ocupă mult timp, ci în principal, în nivelul înalt de complexitate şi de răspundere. Reprezintă însă esenţa activităţii operaţionale a Forţelor Aeriene. Personal, o iau ca pe o nouă provocare şi, recunosc că îmi este uşor să lucrez cu o echipă foarte bună; am învăţat deja mult, simt că mai am până la atingerea "nivelului propriu de incompetenţă" şi, sper că pot să confirm în continuare investiţia şi încrederea care mi-au fost acordate.

Într-adevăr, nu prea mai am timp pentru mine şi familie. Pe de o parte, programul prelungit de la serviciu (fiind la început, am nevoie să citesc mai mult să-mi intru repede şi pe deplin în atribuţii, în paralel cu rutina zilnică), pe de altă parte, naveta de la căminul militar şi între cele două locaţii SMFA şi COA (în traficul din Bucureşti!) iar la sfârşit de săptămână, la Feteşti, nu-mi lasă prea mult timp pentru proiectele personale. Şi aş fi vrut să mă duc, din când în când la operă, teatru sau la un concert. Cât despre familie, suntem geografic dispersaţi (fiul cel mare a rămas în Belgia pentru finalizarea studiilor, soţia cu serviciul la Feteşti, iar eu cu fiul cel mic, student la aeronave, în Bucureşti). Compensăm însă distanţa fizică printr-un plus de afecţiune.

– În afară de cele discutate, consideraţi că ar mai fi ceva de adăugat?

– Multe, dar timpul nu ne permite. Printre altele, mulţumiri pentru activitatea redacţiei "Cer Senin" şi să fiţi conştient de rolul extrem de important pe care aceasta îl are ca vector de imagine pentru Forţele Aeriene. Aceasta (opinia) este cu atât mai importantă, cu cât statutul de militar activ nu permite dezvoltarea şi exprimarea ei liberă. În armatele democratice, şi nu numai, militarii vor continua să execute ordine până când conflictul între conştiinţa proprie şi consecinţele ordinelor ating punctul critic, dincolo de care, în cel mai bun caz, îşi dau demisia. Nici o naţiune nu vrea să fie apărată de o armată fără conştiinţă, iar dumneavoastră, formatorii de opinie aveţi în cuvânt, o armă teribilă.

– Câteva gânduri pentru personalul Forţelor Aeriene?

– Să înţeleagă imperativele epocii, dificultăţile economice şi politice româneşti şi să aibă încredere în actuala conducere a Statului Major al Forţelor Aeriene.

Pentru comandanţii de unităţi, în special, pentru cei tineri sau nou numiţi, eventual după o ascensiune rapidă, să nu se lase contaminaţi de sindromul napoleonic în varianta carpato-danubiano-pontică. Să aibă permanent în vedere factorul uman ca principală prioritate. De asemenea, să înţeleagă că avioanele, radarele, tunurile şi rachetele nu sunt "ale lor", oamenii nu sunt "ai lor", vremea "feudalismului militar" a trecut de mult, iar principiul "accountabilităţii" funcţionează şi în România. Calitatea actului de comandă este crucială, dar indiferent de geniul comandantului, în final rezultatul este convertit în practică de subordonaţi.

Indiferent câte trese sau stele acumulăm pe umeri, în final nu suntem decât nişte gestionari temporari ai resurselor pe care ţara ni le pune la dispoziţie ca să le convertim eficient în securitate.

– Vă mulţumim pentru amabilitate, domnule general!

"DACIAN THUNDER 2009"

Plutonier major Sorin SĂFTOIU

Datorită unei locații deosebite, a unei infrastructuri mult îmbunătățite și a dedicației personalului existent, Baza 71 Aeriană de la Câmpia Turzii a devenit destinația preferată de partenerii din cadrul Alianței Nord-Atlantice de executare a exercițiilor bilaterale sau multinaționale cu Forțele Aeriene Române. Cel mai recent dintre acestea, "Dacian Thunder 2009" – un exercițiu aerian bilateral desfășurat de Forțele Aeriene Române și Forțele Aeriene ale SUA staționate în Europa la care au participat aproximativ 500 de militari romani și americani, aeronave de atac la sol A-10 Thunderbold, MiG-21 LanceR și elicoptere Puma SOCAT.

"Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii este pregătită în orice moment să facă față provocărilor determinate de complexitatea unui exercițiu comun. Fie că sunt de natură logistică, de operare sau de comandă-control, aviatorii ardeleni pot obține prin profesionalism și foarte multă muncă rezultate remarcabile ce se pot concretiza în succesul unei misiuni sau realizarea unui obiectiv. Asta au demonstrat în acest an la fiecare din exercițiile naționale sau internaționale la care Baza 71 a participat", spunea **comandorul Laurian ANASTASOF,** comandantul bazei.

Aflat la cea de-a patra ediție, exercițiul de zbor în comun româno-american, ce s-a desfășurat la Baza 71 Aeriană ,,General Emanoil Ionescu" Câmpia Turzii, a devenit deja o tradiție.

Sub numele de cod ,,Dacian Thunder", exercițiul comun româno-american face parte din procesul de instruire a forțelor operaționale și s-a caracterizat printr-un nivel ridicat de complexitate, dat de scenariile construite pentru antrenarea forțelor și mijloacelor participante în vederea rezolvării situațiilor generate de amenințările de tip nou.

Ceremonia de deschidere a exercițiului

"Complexitatea exercițiului a solicitat la capacitate maximă structurile de stat major ale bazei, dar a fost o oportunitate de a acumula noi informații privind procedurile și metodele utilizate de alte structuri NATO. Implicarea în exercițiu a întregului personal a dovedit profesionalismul și seriozitatea și, nu în ultimul rând, nivelul ridicat de adaptabilitate la orice situație nou apărută", declara șeful de stat major al bazei, **comandorul Ionel PILAT.**

,,Dacian Thunder 2009" a fost evidențiat ca o întregire a efortului Forțelor Aeriene, efort întins pe durata unui an de instrucție, efort definit prin participarea, în cadrul acestui exercițiu, la misiunile executate alături de forțele și mijloacele Escadrilei 81 aparținând Bazei 52 USAFE de la Spangdahlem, Germania – 5 aeronave A-10 – și forțe și mijloace din Baza 71 aeriană – 8 avioane MiG-21 LanceR, Baza 95 Aeriană – 4 avioane MiG-21 LanceR și Baza 90 Aeriană – 4 elicoptere IAR-330 PUMA SOCAT din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, toate acestea fiind dislocate în Baza 71 Aeriană.

Zori de zi la Luna

"Sunt foarte impresionat de toată lumea pentru capacitatea de a vorbi un "limbaj comun" – ceea ce cu siguranță ajută la misiunile pe care noi le executăm. Pentru a realiza un sprijin aerian de apropiere, am început să lucram cu forțele de luptă specializate în căutare și salvare", a spus **locotenent-colonelul Ronald Stuewe**, co-directorul exercițiului.

,,Dacian Thunder" a fost chemat să îmbunătățească rezultatele obținute la exercițiul comun desfășurat în primăvara acestui an – ,,Strike Lance

09" – prin executarea misiunilor de apărare aeriană, de interdicție aeriană, de sprijin aerian apropiat, căutare-salvare și evacuare medicală.

Este, de asemenea, pentru prima dată când, la un exercițiu comun româno-american de trageri reale participă elementele Forțelor Terestre, reprezentate prin personal de dirijare a aviației în zona acțiunilor de luptă pentru executarea misiunilor de luptă de tip ,,close air support". Așadar, prin ,,Dacian Thunder 09" s-a realizat un prim pas în aplicarea, împreună cu un partener străin, a conceptului ,,joint" în cadrul desfășurării instrucției și evaluării capabilității Forțelor Aeriene la sfârșit de an, de aceeași părere fiind și **locotenent-colonelul Scott Hurrelbrink**, comandantul detașamentului american: *"Cât timp am lucrat cu piloți de LanceR, aceștia au fost incredibil de pricepuți și ne-am desfășurat activitatea în armonie, ținând cont de întreaga pregătire de-a lungul anilor. Ei sunt partenerii noștri, sunt aviatori incredibil de calificați și se dovedesc o soluție viabilă pentru misiuni de tip <<joint>>"*.

În așteptarea decolării

Tehnic privind, personalul participant la exercițiu a reușit să îndeplinească toate cerințele acestuia. Scopul principal al exercițiului a fost acela de a aplica tacticile și procedeele asociate utilizării puterii aeriene, în vederea maximizării eficacității acțiunilor de luptă. Prin desfășurarea misiunilor aeriene s-a urmărit, de asemenea, dezvoltarea abilităților participanților în executarea misiunilor de atac la sol, MEDEVAC, a misiunilor de apărare aeriană împotriva țintelor aeriene, interdicție aeriană și căutare-salvare prin luptă, dar și perfecționarea deprinderilor personalului în exercitarea atribuțiilor specifice, în domeniile operațiilor aeriene, de comandă și control, logistică și asigurare de luptă.

În această ordine de idei, asigurarea logistică a exercițiului a fost una demnă de standardele impuse de NATO, cu rezolvarea micilor inadvertențe pe loc, cu resurse puse la dispoziție în termeni și cantități conform pregătirii anterioare. *"Elementul de noutate pentru acest exercițiu l-a reprezentat caracteristica sa ,,joint", care a pus la încercare posibilitățile de asigurare logistică a dislocărilor, a desfășurării misiunilor, a redislocărilor, toate desfășurate pe fondul activităților curente pe care Baza 71 Aeriană le desfășoară în această perioadă. Nivelul asigurării materialelor pentru activități a fost unul bun, rezultatele cu siguranță fiind unele pozitive și, chiar dacă eficiența SOP-urilor pe care le folosim își dovedește viabilitatea, Dacian Thunder a reprezentat pentru noi o bună oportunitate de a învăța mai mult, de a gestiona mai bine și de a ne ridica nivelul de înțelegere a modului de asigurare a misiunilor de luptă în cadru întrunit"*, a concluzionat **comandorul Lian SOMEȘAN**, șeful logisticii din Baza 71 Aeriană.

Principalii vizați în cadrul exercițiului, piloții și tehnicii au avut mult de lucru. Nu le-a părut rău. În condițiile în care, datorită unor elemente contextuale mai puțin fericite, numărul orelor de zbor executate scade la cote chiar alarmante, un astfel de exercițiu este "aur curat". Astfel, pe durata exercițiului s-au executat peste 150 de misiuni, totalizând peste 200 ore de zbor. În cadrul acestora, s-au executat misiuni de tipul CAS (Close Air Support), la care au participat forțe și mijloace USAFE (aeronavele A-10) din cadrul Bazei 95 Aeriană (avioanele MiG-21 LanceR), misiuni CSAR (Combat Search and Rescue), la acestea participând forțe și mijloace din cadrul detașamentului USAFE (aeronavele A-10) și din cadrul Bazei 90 Aeriană (elicopterele IAR-330 PUMA SOCAT) și misiuni DACT, în zonele restricționate pentru acest exercițiu, la acestea participând forțe și mijloace din cadrul detașamentului USAFE (aeronavele A-10) și din cadrul Bazei 71 Aeriană (MiG-21 LanceR).

Locotenent-colonel Scott Hurrelbrink, comandantul detașamentului american

A-10 în amurg românesc

"Dacian Thunder '09" a reușit să testeze capacitatea personalului de comandă de a coordona, sincroniza și integra complexul de misiuni ce se desfășoară într-un exercițiu de tip joint. Concomitent, a constituit o bună ocazie de a cunoaște și de a aplica în zbor tehnicile și procedurile altor tipuri

de avioane decât cele pe care le avem noi în dotare. Efortul comun a fost facilitat de nivelul ridicat de pregătire a personalului navigant și de asigurarea, dar și de maniera de lucru standardizată, care a dus la prezența unui limbaj comun și a unei înțelegeri facile între participanți, atât la sol cât și în zbor.

Am lucrat cu oameni cu niveluri, atestări și calificări pe diferite tipuri de misiuni și competențe, pentru care comunicarea și coordonarea sunt elemente fundamentale și sper că am demonstrat că putem să atingem, la rândul nostru, un astfel de nivel de performanță", a spus **locotenent-comandorul Sorin AVRAM**, directorul exercițiului, la încheierea acestuia.

Putem spune că "Dacian Thunder '09" a fost un succes pe linie. "*Noi am reușit să ne îndeplinim obiectivele propuse, deși numărul și complexitatea acestora ne-au părut la început destul de grele de atins. Am reușit, așadar, să ne pregătim pentru executarea zborurilor comune, cu aeronave A-10, MiG-21 LanceR și IAR-330 SOCAT, în scopul creșterii nivelului de pregătire pentru executarea operațiilor aeriene (misiuni de tipul CAS, CSAR și DACT), să ne perfecționăm procedurile și acțiunile Bazei 71 Aeriană în asigurarea sprijinului națiunii gazdă, să ne antrenăm în executarea procedurilor specifice pentru dislocare/redislocare și asigurare a sprijinului logistic pentru toate misiunile, să desfășurăm operațiuni în conformitate cu documentele de planificare curentă și a Procedurilor de Operare Standard (SOP), să ne antrenăm personalul implicat în utilizarea corectă a tacticilor, tehnicilor și procedurilor NATO, dar, mai ales, să ne perfecționăm deprinderile echipajelor aeronavelor participante și să creștem interoperabilitatea între partenerii NATO*", a fost concluzia comandantului Bazei 71 Aeriană, **comandorul Laurian ANASTASOF**.

Înarmarea avioanelor pentru trageri reale

Ultimele verificări înaintea zborului

Aspectele pozitive au fost reliefate și de ambasadorul SUA în România, domnul Mark Gitenstein: *Acest exercițiu, cel de-al șaselea executat de Forțele Aeriene ale SUA în România, a demonstrat, încă o dată, valoarea și profesionalismul militarilor români și posibilitățile de intercooperare. După 5 ani de la intrarea în Alianța Nord-Atlantică, România s-a dovedit, și prin prisma activității militarilor români, un membru viu și capabil, apt să desfășoare misiuni comune de tip NATO. Aș dori să-i felicit pe militarii români și americani, atât bărbați cât și femei, pentru efortul depus în scopul îndeplinirii misiunilor exercițiului.*"

Refacerea capacității de luptă a aeronavei

E bine când se poate. E bine când te ridici la nivelul partenerului de întrecere, chiar dacă scopul final este același. De multe ori, armele cu care duci lupta sunt inegale. De cele mai multe ori, trebuie să scoatem din mânecă așii demodați ai unei democrații neîmplinite: curaj, dăruire, sacrificiu, camaraderie. Probabil că, în scurt timp, am putea avea arme egale. Vor mai conta așii noștri atunci ?

STATUL MAJOR GENERAL AL ARMATEI ROMÂNIEI, 150 DE ANI ÎN SLUJBA ŢĂRII

Maior dr. Florin ŞPERLEA

Anul acesta se împlinesc 150 de ani de la înființarea SMG, elementul strategic al conducerii Armatei României. Pentru a marca acest moment aniversar, vom prezenta o scurtă istorie a structurii:

1859, 12/24 noiembrie – Prin Înaltul Ordin de Zi nr. 83 al domnitorului Alexandru Ioan Cuza este înființat **Statul Major General.**

1865, 1/13 mai – Este dizolvat temporar Statul Major General, iar atribuțiile sale îi revin Direcției I din Ministerul de Război. Ofițerii care fac parte din Statul Major General sunt repartizați la cele patru comandamente de divizii teritoriale, precum și la alte unități, constituind Corpul de Stat Major.

1882, 29 noiembrie/11 decembrie – Prin Înaltul Decret nr. 2945/1882 este înființat Marele Stat Major, alcătuit din trei secții și pus în subordinea Ministerul de Război; i se precizează atribuțiile de ansamblu și elementele componente.

1883, 6/18 martie – Prin Înaltul Decret nr. 890/1883 este promulgată *Legea asupra serviciului de stat major*, fostul Corp de Stat Major se desființează.

1889, 8/20 august – În conformitate cu prevederile Înaltului Decret nr. 2073/1889, este înființată Școala Superioară de Război, având rolul de a forma ofițerii de stat major.

1894, 2/14 noiembrie – Prin noul *Regulament de funcționare a Ministerul de Război*, Marele Stat Major încetează a mai fi o direcție a ministerului și devine un „serviciu special" în cadrul acestuia.

1913, 23 iunie/6 iulie – Armata este mobilizată în vederea participării la al doilea război balcanic; este creat Marele Cartier General, care funcționează, până la 22 august/4 septembrie 1913, succesiv în localitățile București, Corabia, Turnu Măgurele, Samovit, Cervenibeg, Plevna, Zimnicea.

1918, 24 aprilie/7 mai – România este obligată să semneze cu Germania, Austro-Ungaria, Bulgaria și Turcia Tratatul de pace de la București. Ca urmare, Marele Cartier General se demobilizează, revenind la structura Marelui Stat Major din 1916.

28 octombrie/7 mai – Potrivit Înaltului Decret nr. 3179/1918, are loc a doua mobilizare a armatei; se reconstituie Marele Cartier General, pe două eșaloane.

1932, 28 aprilie – Este promulgată, prin Înaltul Decret nr. 1536/1932, *Legea nr. 125 relativă la modificarea Legii de organizare a armatei*. Conform acesteia, „Marele Stat Major al armatei este organul prin care Ministerul Apărării Naționale dirijează, conduce și controlează pregătirea de război a armatei".

1941, 21 iunie – Se mobilizează Marele Cartier General, organizat pe două eșaloane: Eșalonul 1, urmând trupele, a funcționat succesiv la Odobești, Roman, Iași, Chișinău, Tighina. Eșalonul 2 a rămas la București, cu misiunea de a se ocupa de trupele din interior.

2 august – Marele Cartier General-Eșalonul 2 ia denumirea de Marele Stat Major-Partea Sedentară.

22 noiembrie – Potrivit aprobării mareșalului Ion Antonescu, Marele Cartier General ia titulatura de *Marele Stat Major General al Armatei* (inițiativă de scurtă durată), având în compunere:

Statul Major al Armatei;
Statul Major al Aeronauticii;
Statul Major al Marinei.

1942, 8 august – Este mobilizat Eșalonul 1 al Marelui Cartier General care, de la 20 august 1942, începe să funcționeze la Rostov. Sub conducerea sa sunt asigurate transportul și intrarea în dispozitiv a trupelor române care afluiau spre front.

20 octombrie – Eșalonul 1 al Marelui Cartier General se contopește cu Cartierul Grupului de Armate „Mareșal Antonescu", sub denumirea Marele Cartier General.

1943, 15 ianuarie – Marele Cartier General revine la București. La Rostov rămâne un detașament de legătură al Marelui Cartier General pe lângă Grupul de Armate „Don", care a funcționat succesiv la Taganrog, Stalino și Zaporoje. La 22 februarie 1943 revine în țară.

30 ianuarie – Marele Cartier General se contopește cu Marele Stat Major-Partea Sedentară sub denumirea Marele Stat Major.

23 august – În fruntea Marelui Stat Major este numit generalul de divizie adjutant Gheorghe Mihail. Totodată, prin Înaltul Ordin de Serviciu nr. 1, regele îl însărcinează să conducă, în numele său, „operațiile tuturor forțelor armate – de uscat, aer și marină –, până la stabilirea raporturilor de comandament, în cooperarea viitoare cu trupele Națiunilor Unite".

1970-1974 – Marele Stat Major se implică în conceperea și materializarea acțiunilor de angajare a armatei în economia națională. În această perioadă, este construit Transfăgărășeanul, drum strategic cu o lungime totală de 90,167 km.

1989, decembrie – Militarii români sunt implicați în evenimentele care au dus la prăbușirea regimului comunist.

1994, iulie – Marele Stat Major primește denumirea de Statul Major General.

2004, 15 aprilie – Șeful Statului Major General, generalul Mihail Popescu, participă la SHAPE (Mons, Belgia) la ceremonia organizată cu prilejul admiterii celor noi șapte state în Alianța Nord-Atlantică. La 2 aprilie, la sediul NATO, la Bruxelles, și în fața Palatului Parlamentului, la București, s-au desfășurat ceremonii de arborare a drapelului României și al NATO.

2006, 28 iulie – Este adoptată Legea 346 privind organizarea și funcționarea Ministerului Apărării. Potrivit legii, Statul Major General este o structură centrală, subordonată nemijlocit ministrului apărării. Statul Major General asigură, conform legii, conducerea, organizarea, planificarea și operaționalizarea forțelor, ridicarea graduală a capacității de luptă și mobilizarea armatei, conducerea operațiilor întrunite, antrenarea comandamentelor și trupelor, pregătirea de bază și de specialitate a personalului militar în activitate și în rezervă, managementul carierei individuale a personalului militar, planificarea armamentelor, standardizarea în domeniul militar, implementarea sistemului comandă, control, comunicații, computere, informații, informatică, supraveghere, recunoaștere, logistică și infrastructură, desfășurarea relațiilor militare internaționale, asistența religioasă în Ministerul Apărării și încheierea înțelegerilor tehnice cu armatele altor state, promovează valorile specifice culturii militare și de educație civică. De asemenea, potrivit prevederilor legii, Statul Major General „pregătește și conduce structurile militare care participă la misiuni militare în afara teritoriului statului național".

13 septembrie – În fruntea Statului Major General este numit viceamiralul dr. Gheorghe Marin, avansat în luna noiembrie la gradul de amiral. Este primul amiral din istoria armatei române care ocupă acest post.

Cei interesați mai pot consulta:
Istoria Statului Major General. Documente, 1859–1947, București, Editura Militară, 1994;
Statul Major General, 1859–2004. Istorie și transformare, coord. general-maior dr. Mihail Orzeață, București, Centrul Tehnic-Editorial al Armatei, 2004;
Colecția revistei *Gândirea militară românească*.

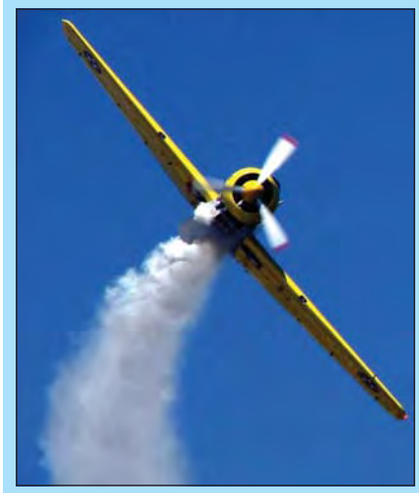
Spectacolul aerian AEROMANIA

Plutonier major Sorin SĂFTOIU

În perioada 22.08–23.08 a.c., la Mangalia, s-a desfăşurat spectacolul aerian AEROMANIA, acţiune organizată cu sprijinul Primăriei Mangalia, al companiei Astra Asigurări şi Aerodromul Tuzla şi dedicată, gratuit, turiştilor, celor care caută alternative de divertisment, dar şi iubitorilor aviaţiei şi sporturilor extreme.

Aflat la cea de-a patra ediţie, şi devenit odată cu cea de-a doua ediţie, un eveniment al oraşului Mangalia, spectacolul s-a desfăşurat în zona terasei Laguna şi i-a adus, din nou, în faţa spectatorilor pe cei mai buni piloţi români şi străini, într-un cadru care lasă piloţilor libertatea de a propune un program demonstrativ potrivit aeronavelor şi abilităţilor lor de a pilota.

Vedeta de anul acesta a fost, din nou, multiplul campion mondial şi recordman Jurgis Kairys, alături de care s-au remarcat, şi de data aceasta, Zoltan Veres – cel care a intrat în Cartea Recordurilor pentru cel mai mare număr de tonouri efectuate succesiv, Ali Ozturk – cu celebrul avion biplan



Purple Violet, formaţia de acrobaţie aeriană Iac-arii Acrobaţi şi mulţi alţii, artişti ai cerului şi manşelor, pe care publicul de la Mangalia a învăţat să îi aprecieze.

De asemenea, spectatorii de pe plaja Laguna au putut urmări şi o paradă a aeronavelor Regional Air Services, lansări de parașutiști – coordonate de campionii Adrian şi Cristina Constandache, precum şi o demonstraţie de zbor de parapantă.

ÎN AȘTEPTAREA GAP-ULUI. LA SCHITU.

Plutonier major Sorin SĂFTOIU

"Frumos e timpul mohorât" – spunea într-una din cărțile sale un mare autor de romane polițiste. Până la momentul sosirii la Schitu, credeam că e doar o figură de stil. Toamna târzie ce ne-a întâmpinat la malul mării avea să ne învețe încă ceva din exprimarea emoțiilor. Epava măreață a unui Costinești re(amintit) de colegul fotoreporter veghea trufașă peste țărmul pustiit de vânt. Doar Obeliscul, în căutarea mândriei de altădată, părea să contrabalanseze o imagine tristă, mohorâtă. Ceva mai încolo, radiolocatoriștii de la Schitu își începeau rutina zilnică, antenele stațiilor dorind parcă să mai întoarcă odată vara din drum prin jocul aprig al rotațiilor.

"Paradoxal, noi abia așteptăm această perioadă a anului. Este una liniștită, în care te poți ocupa de asigurarea unei relații optime om-radar, în care poți atinge maximul dorit în exercitarea atribuțiilor

Maiorul Gheorghe Vasilescu, comandantul unității

profesionale", ne întâmpină comandantul unității, **maiorul Gheorghe VASILESCU**. Militar cu experiență, fiind prezent la Schitu de peste 20 de ani, comandantul se simte aici aproape ca acasă. *"Cunosc fiecare colțișor al unității, la majoritatea schimbărilor am fost de față, iar oamenii mi-au devenit camarazi. Am avut și noroc, în special datorită locației unității, dar și a colectivului ce s-a creat aici"*, completează ofițerul.

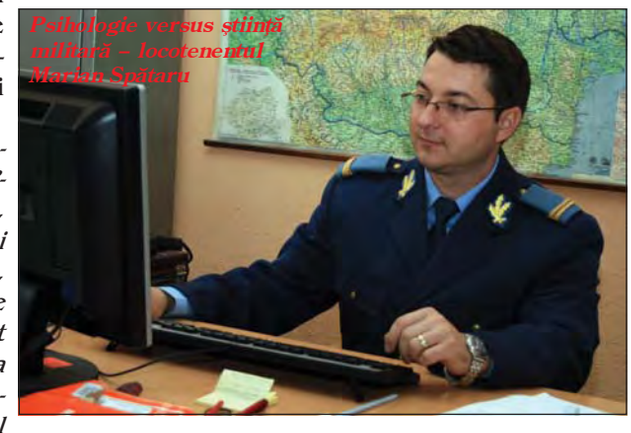
Maistrul militar cls. a-IV-a Alexandru Botnariuc, viitorul operator al radarului digital

Cele 4 radare din dotarea companiei alcătuiesc un grup stabil. Poate datorită cerului noros și a vântului aprig ce suflă dinspre mare, ni se par puțin tulburate, ostile chiar. Numai că noi nu am venit să le tulburăm mersul, ci doar să le admirăm fluxul neîntrerupt. Atât cât mai poate fi el...

"Sigur, și noi așteptăm să primim GAP-FILLER-ul. Mai ales că, datorită intervenției specialiștilor noștri, performanțele acestuia au fost mărite prin coborârea unor game de frecvență, în scopul acoperirii și zonelor de altitudine mică. Totuși, aceste stații pe care lucrăm se prezintă, încă, la un nivel bun de acoperire a misiunilor. Cred că tranziția va fi ceva mai lentă spre dominația totală a digitalului".

Vorbele comandantului ne induc o clipă de meditație. Exemplele, chiar recente, de utilizare a radarelor de tip analogic în diverse misiuni de acoperire cu date, desfășurate în zone cu misiuni de luptă reale, îi dau dreptate. Progresul nu poate fi oprit. Ne rămâne doar varianta încetinirii lui.

"Haideți să vedeți unitatea", ne îndeamnă comandantul. Dornici să captăm și alte opinii, îl urmăm. Întâmplător sau nu, primul popas îl facem la popotă. Cum s-ar spune, e al doilea birou, pe stânga. *"Ne gospodărim cum putem. Serviciul externalizat de hrănire nu este o*



Psihologie versus știință militară – locotenentul Marian Spătaru

soluție viabilă pentru firmele din apropiere. Poate doar în cele trei luni de atracție turistică. Dar, vă asigur, calitatea hranei este mai bună decât ceea ce ne pot oferi aceste firme. Eu sunt aici de-un leat cu comandantul și gătesc ca pentru copiii mei", ni se destăinuie doamna **Aurica LUPU**. Așa cum stă

Toamnă târzie la Schitu

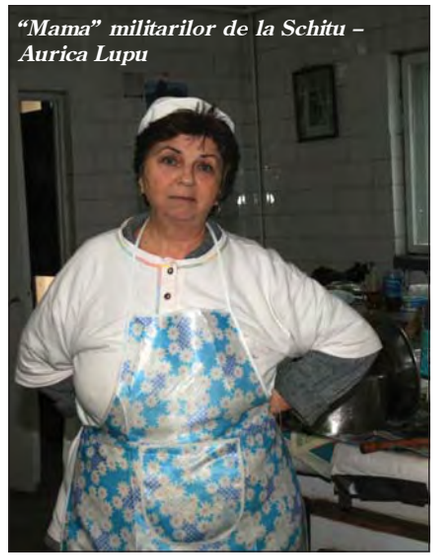
în firea localnicilor, face de toate la Schitu. Gătește, spălă, calcă. Și nu se plânge. Poate puțin, de escapadele pescărești ale soțului, activități mai determinante decât cele casnice.

Dintr-odată simțim o vibrație subtilă, un freamăt sonor. Este momentul punerii în funcțiune a stațiilor. Ajuns între timp lângă grupul nostru, **locotenentul Marian SPĂTARU,** șef radar și viitor locțiitor al comandantului, ne disecă această vibrație: "*Suntem mulțumiți că toate radarele aflate la dispoziție sunt funcționale la capacități optime. Ar fi frumos, dacă acest lucru nu ar fi printre puținele motive de satisfacție*".

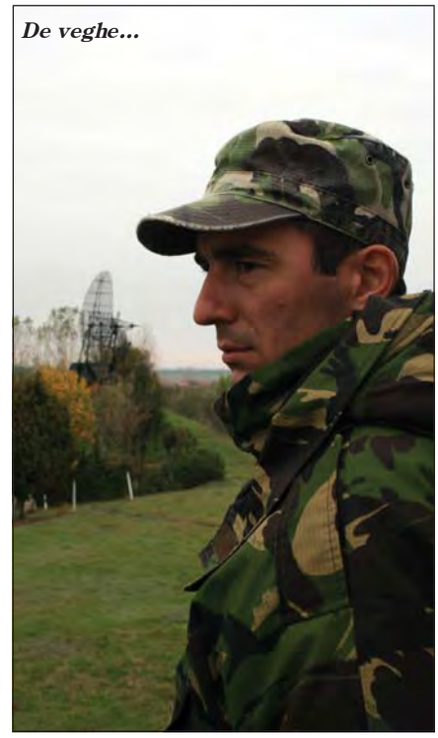
Problemele sau disfuncționalitățile ne sunt apoi dezvăluite, calm, fără patimă, conform diplomei pe care scrie "licențiat în psihologie". Așa aflăm că încadrarea cu personal este satisfăcătoare, ceva peste 70 la sută. Că asigurarea materială se desfășoară în condiții să le spunem normale, cu sincope rare, mai ales datorită noii subordonări la o unitate cu o locație îndepărtată. Că asigurarea psihologică și religioasă este asigurată de Poligonul Capu Midia, în timp ce asigurarea medicală este mai mult la "mâna" unui sanitar numit prin cumul. Că funcțiile pentru specialiștii radiolocatoriști au o stagnare la anumite grade, impusă de un ghid al carierei parcă prea închistat pentru această armă. Și, nu în ultimul rând, că, mai ales în această zonă, meseria și cariera de militar nu mai reprezintă un atuu, o alegere pe care să nu o mai poți refuza.

Simțim, dintr-odată, altfel frigul de afară. Astfel de opinii pertinente, stimulate de o concurență a societății civile din ce în ce mai vizibilă și adesea nedreaptă în lupta stimulilor materiali, induc senzații reci pe coloana vertebrală. Ușor îngânduraţi, intrăm în cabina de lucru de la stație. O lumină vie ne îndreaptă gândurile și spinările.

Maistrul militar clasa a-IV-a Alexandru BOTNARIUC, operator radar, șofer și macargiu, zâmbește. "*Să vă prezint punctul meu de lucru. Să vă arăt ecranele, pupitrul*", ne invită înăuntru militarul, în timp ce mâna valsează ușor peste elementele prezentate. "*Eu sunt mulțumit cu ceea ce am și cu ceea ce cred că aș putea realiza. Aici am înțeles că teoria din școală este una, și învățarea din defecte ale sistemelor este alta. Aici am cunoscut specialiști cu experiență și am încercat să preiau din*


"Mama" militarilor de la Schitu – Aurica Lupu

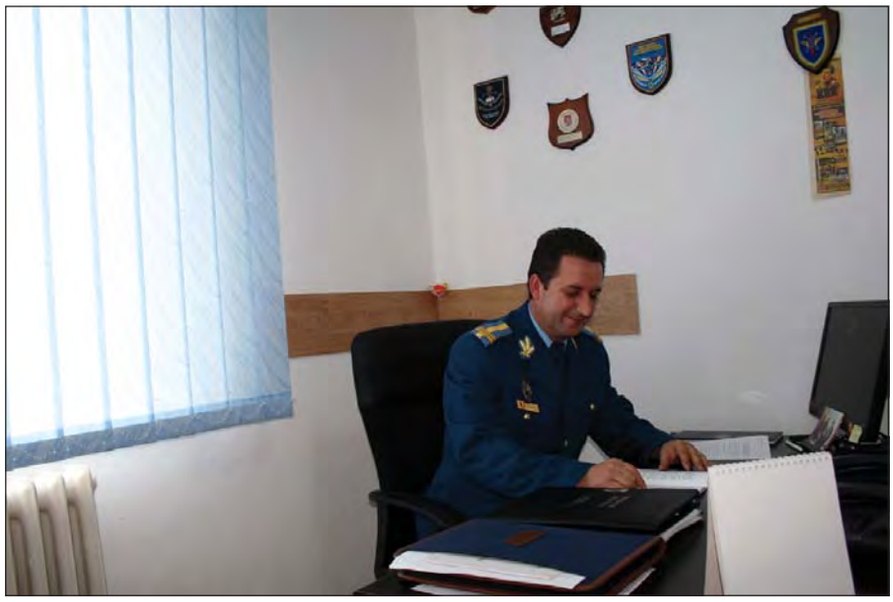
exemplele lor. Nu mă tentează, în mod deosebit, lucrul în societatea civilă. Plata ar fi cam la același nivel, dar volumul de muncă uriaș. În plus, la fel ca soția mea, devenită ofițer de transmisiuni pe filieră indirectă, vreau să cred că pot avea aceeași șansă. Așadar, armata îmi este aproape și trebuie să îi rămân loial".


De veghe...

Prin geamul cabinei își face, timid, apariția un crâmpei de lumină. Afară, soarele se zbate să spargă plafonul de nori, să ofere clipe de strălucire P-14-lui, P-37-ului sau PR-V-13-ului. Ceva mai departe, OBORONA ne salută lent, cu antena sa greoaie.

Înainte de a pleca, trecem musai pe la capelă. Așa este. Prima capelă din Forțele Aeriene Române a fost construită și hirotonisită aici, la Schitu. Militarii de aici se mândresc cu acest lucru. Slujbele se țin normal, câteodată, la un praznic sau o mare sărbătoare, participă și oamenii locului.

"*Frumos e timpul mohorât*". De pe cumpăna unde stau radarele, plaja și marea se văd dezgolite de hidoșenia implicării turiștilor. Epava și Obeliscul sunt tot acolo. De veghe. Frați peste nisipul Mării Negre cu stațiile de radiolocație. Încă o dată, am descoperit, odată cu problemele și năzuințele lor, militari, camarazi, tovarăși, prieteni, specialiști... Oameni.



"Nu suntem organe de anchetă"

– Biroul Poliţie Militară din S.M.F.A –

Plutonier major Sorin SĂFTOIU
Şeila DUMITRESCU

Din când în când, la pregătirile de comandament, ne sunt prezentate buletinele informative ale armatei. Undeva la urmă, sunt evenimentele deosebite. Printre ele, accidentele de circulaţie în care sunt implicaţi militarii. În ultima vreme, tot mai dese. Este doar una din atribuţiile Poliţiei Militare. La nivelul Statului Major al Forţelor Aeriene, această armă are reprezentare în Biroul Poliţie Militară.

"*Atribuţiile noastre funcţionale au depăşit, de mult timp, nivelul patrulării în scopul descoperirii de soldaţi îmbrăcaţi civil, sau a corectării unor atitudini mai puţin sociale din partea cadrelor militare. Acum, principalele noastre misiuni sunt asigurarea ordinii şi disciplinei, efectuarea serviciului de pază în cadrul diverselor misiuni şi a locaţiilor unde se desfăşoară acestea, dar şi controlul şi îndrumarea circulaţiei la însoţirea coloanelor oficiale*", sintetizează activitatea depusă în cadrul biroului, şeful acestuia, **locotenent-colonelul Gabriel STOICA**.

Ca organ reprezentativ al categoriei de forţe, Biroul Poliţie Militară şi, implicit, cei cinci oameni care îl compun au ca sarcină şi controlul în unităţile subordonate. Faptul că trebuie îndeplinite aceste cerinţe nu aduce, sine qua non, atributul de organ de anchetă. În principal, misiunile de verificare sunt mai mult unele de coordonare, de oferire a posibilităţilor de remediere a problemelor, dar mai ales, de *încercare a prevenirii* lor. Dovada că militarii de la Poliţia Militară sunt specialişti stă în succesul asigurării unor activităţi importante, cu nivel de implicare majoră, precum "EURAC 09", Conferinţa Internaţională a Şefilor de Stat

Major al Forţelor Aeriene, desfăşurată la Poiana Braşov în luna septembrie.

Una din premisele catalogării eronate a activităţii Biroului de Poliţie Militară drept cele ale unui "organ de anchetă" sunt actele care reglementează misiunile acestuia. De multe ori, conţinutul acestora aduce contradicţii majore în faţa spectrului realităţii. Regulamentele militare generale – RG1, RG2 şi RG3, regulamentele militare de specialitate, ordinele şi dispoziţiile ministrului apărării, ale şefului Statului Major General, precum şi precizările şefului Statului Major al Forţelor Aeriene sunt acte ce pot suferi îmbunătăţiri concrete, care să se plieze pe realităţile contextuale ale activităţii din Forţele Aeriene. Datorită înscrisurilor din aceste acte, uneori, reprezentanţii Poliţiei Militare devin, de exemplu, simpli observatori la evenimentele rutiere

care se întâmplă în afara unităţilor militare, unde se aplică legile societăţii civile.

"*Semnalul de alarmă pe care dorim să îl tragem vizează circulaţia cadrelor militare pe drumurile publice cu autoturismele personale. Numai în anul 2009 s-au înregistrat 14 evenimente de circulaţie din care, în 11 dintre ele au fost implicate autoturismele personale ale angajaţilor MApN, iar în trei dintre cazuri – vehicule militare. Aş vrea să aduc în atenţia colegilor doar două dintre cazuri: cel al sublocotenentului Avram Sorin, decedat în luna mai după ce a condus autoturismul personal cu o viteză de 210 km pe oră şi sub influenţa băuturilor alcoolice şi cel din luna martie, în care un maistru militar de la Baza 90 Transport Aerian nu a condus autoturismul personal adaptat la condiţiile de vreme, fapt care a dus la rănirea gravă a doi pasageri din maşină şi la decesul altuia. Constatăm tot mai multe încălcări ale legislaţiei în vigoare din partea personalului*", este concluzia şefului Biroului Poliţie Militară.

În urma acestor evenimente, structura de Poliţie Militară a SMFA

a luat mai multe măsuri de stopare a incidentelor, prin emiterea, în lunile februarie-martie a.c., către

unităţile subordonate categoriei de forţe, a precizărilor şefului şi locţiitorului SMFA, **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU**, respectiv **generalul-maior Virgil RISTEA**, precizări care au ca scop prevenirea producerii de evenimente pe drumurile publice.

Totuşi, pentru a încheia într-o notă oarecum optimistă, comparativ cu anul 2008, s-a înregistrat o scădere cu 25% a numărului de accidente rutiere în unităţile SMFA.. De asemenea, şedinţele de pregătire la care au participat reprezentanţi ai Poliţiei Rutiere, ai Parchetelor Militare şi reprezentanţi din Garnizoana Bucureşti, au dus la prezentarea de măsuri incluse în Planul de Acţiuni comune dintre MApN şi MAI.

Activitatea Biroului de Poliţie Militară din cadrul SMFA, puternic susţinută şi de cei doi subofiţeri ce formează echipajul de control şi îndrumare a circulaţiei, cu cele două autoturisme de poliţie militară destinate misiunilor din oraş, este una complexă. Misiunile executate de **plutonierul major Florin GIURGIU şi plutonier adjutant principal Marin VARZĂ** – acţiuni multiple de însoţire a coloanelor oficiale, însoţire transport de arme şi muniţie la solicitarea comandantului SMFA şi însoţire a coloanelor cu echipamente militare la exerciţii naţionale şi multinaţionale – se doresc a aduce un climat operaţional competitiv.

Când lucrezi adesea 12 ore pe zi, dintre care cel puţin 6 pe teren, când o misiune de verificare şi control durează cel puţin 3 zile, nu mai poţi spune că este chiar o plăcere. E clar că faci lucrul acesta din pasiune, din dorinţa de prevenire a evenimentelor, de corectare a unor atitudini comportamentale eronate, în special la volan. E clar că nu eşti nici DNA, nici Parchetul Militar, nici altă instanţă militară sau civilă. Doar îţi faci "jocul" aşa cum trebuie, aşa cum scrie în fişa postului.

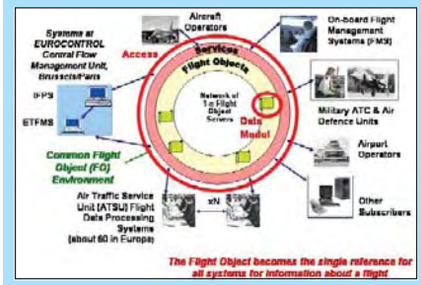
F.D.Ex. – adevăr sau provocare

Locotenent-comandor
Virgil AIONOAIEI

În baza prevederilor protocoalelor şi convenţiilor încheiate între societatea civilă şi armată privind colaborarea în domeniul managementului traficului aerian, utilizarea flexibilă a spaţiului aerian şi implementarea unor standarde şi proceduri de lucru comune, în scopul realizării funcţionalităţii integrale a Sistemului modernizat de management al traficului aerian şi în conformitate cu recomandările NATO, ICAO (International Civil Aviation Organization) şi EUROCONTROL, la Centrul de Operaţii Aeriene s-a simţit nevoia introducerii unui sistem informatic care să prelucreze cererile de zbor militare, să proceseze şi să transmită planurile de zbor militare şi civile denumit F.D.Ex. – (Flight Data Exchange).

Acest sistem este un sistem informatic militar creat în scopul:

a) realizării coordonării pretactice şi tactice


Aircraft Operators
On-board Flight Management Systems (FMS)
Access
Services
Flight Objects
Military ATC & Air Defence Units
Airport Operators
Other Subscribers
Common Flight Object (FO) Environment
Air Traffic Service Unit (ATSU) Flight Data Processing Systems (about 60 in Europe)
The Flight Object becomes the single reference for all systems for information about a flight

a traficului aerian între aeronavele civile şi cele militare;

b) integrării din punct de vedere informaţional cu sistemul civil de management al traficului aerian – FDP (Flight Date Proccesing) ALENIA;

c) transmiterii informaţiilor de planificare/programare zbor (militare şi civile) către sistemul militar de supraveghere a situaţiei aeriene – ASOC (Air Sovereignty Operations Center);

d) procesării planurilor de zbor civile şi militare şi transmiterii acestora către ASOC.

Sistemul are o arhitectură flexibilă ce permite independenţa utilizării acestuia de către operatorii din bazele aeriene. Până acum se folosea, cu rezultate bune, versiunea "FDEx-2.8", care a fost implementată începând cu luna decembrie 2006. Însă, în perioada 2006–2008, s-au constatat o serie de deficienţe de ordin tehnic dar şi operaţional, precum imposibilitatea modificării/anulării unor cereri de zbor în dinamică sau după ce acestea au fost transmise spre avizare şi aprobare.

Pentru rezolvarea acestor inadvertenţe, în luna septembrie a acestui an, specialiştii de la "Romsys", alături de cei ai Centrului de Operaţii Aeriene (dintre care îi amintim pe **locotenent-comandorul Virgil AIONOAIEI şi căpitanul Florin ŞOICA** au fost prezenţi în unitate pentru testarea tehnică şi operaţională a noii versiuni "F.D.Ex.-3.1".

„ROUEX 09" – CALEA SPRE UN „JOINT" MILITAR DESĂVÂRȘIT

Baza 71 Aeriană de la Câmpia Turzii a mai găzduit un exercițiu. De această dată unul național, de tip „joint", de comandament cu trupe dislocate în teren, cu implicări din toate categoriile de forțe armate române. Pe fundalul oferit de o toamnă târzie la Luna, exercițiul desfășurându-se în perioada 28 septembrie – 3 octombrie 2009, militarii au încercat să își descopere potențialul actual de intervenție rapidă și să își îmbunătățească capabilitățile de cooperare cu categorii de forțe diferite.

Scenariul exercițiului, unul fictiv, cu tema "Ofensiva pentru eliberarea unui stat membru NATO", a reprezentat o adevărată provocare pentru militarii implicați. El a fost unul specific unei campanii militare, cu structuri implicate până la nivel de batalion, incluzând două acțiuni militare simultane, cu întrebuințarea forțelor naționale, în cadrul unei operații întrunite, multinațională, tip "articol 5", de apărare colectivă a teritoriului unor state membre NATO.

„Pentru noi, și aici mă refer la întreg personalul din bază, acest exercițiu a reprezentat o nouă oportunitate pentru dezvoltarea capacității de asigurare a

Plutonier major Sorin SĂFTOIU

sprijinului aerian, indiferent de misiunea pe care trebuie să o executăm. De asemenea, a constituit și o verificare a potențialului nostru actual referitor la organizarea și buna funcționare a unui exercițiu de o asemenea anvergură", declara, la încheierea exercițiului comandantul Bazei 71 Aeriană, comandorul Laurian ANASTASOF.

Într-adevăr, „Rouex 09" s-a dovedit a fi un exercițiu complex, cu misiuni și implicări de forțe deosebite. Desfășurat și pe alte șase poligoane din țară – Botoșești-Paia, Cîrțișoara, Cincu, Capu Midia, Redea și Vărsătură, cu puncte de comandă aflate în cazărmi redislocate pe locații de instrucție, viabile în situații de luptă reale, exercițiul a consemnat participarea a peste 5.000 de militari din toate categoriile de forțe armate și aproximativ 900 de mijloace de tehnică militară: tancuri, tab-uri, autospeciale, instalații și sisteme de artilerie, autostații de comunicații, avioane, elicoptere, nave ale marinei militare.

Pregătirea avionului pentru executarea de bombardamente aeriene

Totodată, "Rouex 09" a reprezentat și misiune de evaluare pentru anumite unități implicate, evaluare executată de către echipe mixte, formate din reprezentanți ai Comandamentului Componentei Terestre Sud-Madrid, ai Comandamentului Forței Întrunite–Napoli, precum și din cadre militare din Statul Major General și structuri subordonate acestora. La final, toți cei prezenți au apreciat că exercițiul a fost unul reușit, desfășurat la standarde înalte.

"Exercițiul s-a desfășurat în parametri și s-a respectat și timpul necesar unei asemenea intervenții. Militarii sunt pregătiți pentru misiuni specifice. De altfel, mulți dintre ei au participat la misiuni similare în Afganistan, Irak sau Kosovo", a declarat general de brigadă Alexandru RUS, șeful Direcției Operațiuni a Statului Major General.

Printre participanți, am remarcat echipajele din Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii, efectivele Batalionului 30 Vânători de Munte și ai Brigăzii Statului Major al Forțelor Terestre, militarii din Brigada 8 Artilerie Mixtă, Brigada 10 Geniu, Batalionul 60 Parașutiști și Școala de Aplicații a Forțelor Aeriene.

Toate aceste forțe, sub coordonarea

Comunicare aer-sol: pilot– coordonarea mișcării

Comandamentului Operațional Întrunit, a Componentei Operaționale prezente în poligonul Capu Midia, au reușit să îndeplinească, cu rezultate optime, toate obiectivele exercițiului, și anume afirmarea forțelor destinate NATO care finalizează operaționalizarea în anul 2009, certificate anterior, perfecționarea capacității de planificare și conducere a unităților în timpul operației, aplicarea și confirmarea procedurilor de operare conform standardelor și antrenarea participanților în planificarea și desfășurarea unor operații întrunite, exerciții tactice cu trageri de luptă.

„Astfel de oportunități, de cooperare cu celelalte categorii de forțe, sunt destul de rare. De aceea, am încercat acum să învățăm cât mai mult din desfășurarea pe scenariu de luptă reală, am reușit să ne menținem nivelul de antrenament la

cotele cerute de standardele și doctrina Forțelor Aeriene și am exersat sprijinul aerian pentru trupele terestre. Un exercițiu extrem de util, cu care am dori să ne întâlnim de cel puțin 3 ori pe an", se declara încântat unul din piloții de la Luna, căpitanul Marin IOVU, pilot clasa I.

„Rouex 09" s-a desfășurat în trei etape: • prima etapă, executată în perioada 28-29 septembrie, în poligoanele de pe teritoriul național, cu obiectiv clar evaluarea în vederea afirmării a forțelor destinate NATO care finalizează operaționalizarea în anul 2009, certificate anterior; la această etapă au participat structuri de operații psihologice, de cercetare, de geniu și de sprijin logistic; • a doua perioadă, desfășurată în perioada 30 septembrie – 1 octombrie, cu obiectiv perfecționarea capacității de planificare și de conducere a unităților în timpul operației, în care s-a urmărit antrenarea simultană a structurilor de conducere operațională de nivel operativ și tactic; • cea de-a treia etapă, desfășurată în perioada 1–2 octombrie, finalizată cu un exercițiu tactic cu trageri de luptă, cu obiectiv antrenarea unităților în vederea executării unei misiuni într-un teatru de operații și realizată în poligoanele militare.

Elicopter MEDEVAC la debutul exercițiului

Modalități de testare a capacității de luptă

Această etapă finală a fost, desigur, cea mai spectaculoasă. Elicoptere IAR-330 Puma SOCAT, avioane MiG-21 LanceR, transportoare blindate, grupe terestre și desant aerian. Toate „zbârnâind" în poligonul militar de la Cincu, după două zile premergătoare de repetiții, au transformat poligonul într-un adevărat teatru de război. Acțiunile militare, desfășurate fără cusur, în ciuda unei tehnici cu mult sub potențialul și moralul celor care le deservesc, au fost vizate de participanți la nivel înalt, printre care am remarcat pe șeful Statului Major General, amiralul Gheorghe MARIN, ministrul secretar de stat al MApN, Aurel Ionel LASCU, consilierul prezidential Iulian Fota, prefectul de Brașov, Ion GONTEA, ofițeri din conducerea celor trei categorii de forțe militare.

Probă practică de echipare a elicopterului pentru luptă

„Lupta" a început în jurul orei 11.00, militarii prezentând operațiuni complexe, prin care unități operaționalizate din toate categoriile de forțe ale armatei și-au demonstrat capacitatea de manevră și capacitatea de foc. "Vulturul, sunt Stiletul, execut Ciocanul!" E doar una din posibilele comenzi date și executate la "Rouex 09".

Cu o organizare impecabilă, cu un număr record de participanți, cu misiuni de o complexitate nouă, deosebită, la nivel cu cerințele actuale din teatrele de operații, cu o coordonare excelentă între militari din trei categorii de forțe – aeriană, terestră și navală – exercițiul "Rouex 09" se detașează drept cel mai important element de pregătire al armatei române pe anul în curs.

Totuși, micile sincope inerente organizării și executării unui exercițiu cu o astfel de complexitate, tehnica din dotare aflată la un nivel mulțumitor, dar nu suficient, au fost aspectele trecute la capitolul "de rezolvat". Capitol rămas în așteptare de ceva timp, perioadă în care suntem obișnuiți să vorbim mai mult de dăruirea militarilor, de profesionalismul acestora, de anumite situații și contexte politice sau finaciare. Nu cere nimeni defilări precum cele organizate anul acesta de Ziua Națională a Republicii Populare Chineze, dar un nivel de standard comun cu cel cerut de Alianța Nord-Atlantică trebuie, odată și odată atins, și în ceea ce privește tehnica militară. Indiferent că este vorba despre avioane de luptă multi-rol, tancuri și sisteme blindate sau fregate de luptă.

Trageri reale în poligonul Cincu

A-10
Thunderbolt II

Produs de compania Fairchild Republic Co., avionul A-10 a apărut pe fundalul războiului din Vietnam, atunci când s-a constatat faptul că focul concentrat al armelor ușoare, al rachetelor sol-aer, precum și al altor sisteme de apărare sol-aer făceau extrem de vulnerabilă orice aeronavă a vremii ce ar fi încercat să ofere sprijin aerian apropiat.

Era, așadar, nevoie de un avion puternic înarmat, capabil de răspuns rapid, cu posibilitatea de a distruge tancuri, baterii de artilerie sau alte sisteme blindate. Simplitatea, caracteristicile low cost, întreținerea simplă și capacitatea ridicată de supraviețuire în mediul ostil erau principalele cerințe operaționale. Toate aceste caracteristici sunt întrunite în modelul A-10.

Misiunea principală a acestuia este de a oferi sprijin aerian apropiat pentru Forțele Terestre, ziua și noaptea, în orice condiții meteorologice, dar și de a acționa ca un veritabil Airborne Forward Air Controller (varianta OA-10), cu misiunea de a coordona și conduce Forțele Aeriene aliate în sprijinul Forțelor Terestre.

De asemenea, A-10 poate îndeplini misiuni de cautare-salvare sau anumite tipuri de misiuni tip interdicție aeriană, în sprijinul forțelor pentru operațiuni speciale.

Producția de serie a început în anul 1975 iar până în anul 1984 când aceasta a încetat, s-au construit un număr de 715 aparate.

CARACTERISTICI TEHNICO-TACTICE:

– producător: Fairchild Republic Co.
– propulsie: două motoare reactive General Electric TF34-GE-100;
– putere motor: 40,32 kN;
– lungime: 16,16 m;
– înălțime: 4,42 m;
– anvergura aripilor: 17,42 m;
– greutatea maximă la decolare 22950 kg;
– raza tactică: peste 1200 km.

Principala armă a lui A-10 este tunul de 30 mm Gau-8 Avenger produs de General Electric. Avionul poate transporta, pe cele 11 grinzi de acroșaj (8 sub planuri și 3 sub fuzelaj), până la 7.200 de kilograme de muniție sau containere specializate.

Adrian SULTĂNOIU

A-10 Thunderbolt II

DACIAN THUNDER 2009

FLYING EXCHANGE

Plutonier-major Sorin SĂFTOIU

Mediul strategic și Alianța însăși s-au schimbat mult după ce actualul Concept Strategic a fost adoptat cu zece ani în urmă. Jan Petersen crede că legăturile NATO cu dezvoltarea, elementele sale ne-militare și domeniile pe care le acoperă ar trebui clarificate.
Jan Petersen este unul dintre foștii miniștri de externe ai Norvegiei și este în prezent Raportorul Special pentru contribuția Adunării Parlamentare a NATO la Conceptul Strategic.

NOUL CONCEPT STRATEGIC AL NATO:
O PERSPECTIVĂ PARLAMENTARĂ

În 1999, terorismul de abia a fost menționat, NATO nici măcar nu se gândise la vreo misiune, în afara ariei sale tradiționale, atât de ambițioasă precum cea din Afganistan, iar procesul nostru de extindere se afla doar la început.

Dar în 2001, Alianța a invocat Articolul 5 pentru prima dată, drept răspuns la atacurile teroriste din 11 septembrie. În 2003, ea se angajase deja în cea mai dificilă operație a sa în afara ariei tradiționale, în Afganistan. NATO a mers mai departe, prin primirea a zece noi membri și crearea de noi structuri, parteneriate și inițiative, precum Consiliul NATO–Rusia. NATO păstrează o "ușă deschisă" pentru noi membri și parteneri, iar relațiile sale cu vecinii și alte organizații internaționale evoluează în continuare.

NATO este o alianță a democrațiilor, iar parlamentele și membrii acestora reprezintă, în primul rând, canale de comunicare între cetățenii țărilor membre NATO și conducerea Alianței. Parlamentarii sunt cei care trebuie deseori să explice electoratului lor de ce resursele limitate aflate la dispoziție sunt alocate pentru securitate și de ce este așa important să se riște viața militarilor în operații desfășurate la mari distanțe.

Noul Concept Strategic va constitui un document fundamental, care va oferi Alianței liniile directoare. În același timp, acesta trebuie să fie ușor de citit și să prezinte, într-un limbaj ne-echivoc, valorile Alianței, precum și amenințările cărora trebuie să le facem față.

De asemenea, el trebuie să facă primii pași în dezvoltarea conceptelor care vor permite Alianței să devină o organizație mai flexibilă, mai capabilă să răspundă la provocările emergente.

Nu le putem cere cetățenilor noștri să sprijine misiunile Alianței dacă nu clarificăm care este rațiunea existenței NATO. Datorăm acest lucru opiniei publice și, în special, instituțiilor noastre militare naționale, pentru că trebuie să spunem clar care sunt provocările cu care ne confruntăm și modul în care intenționăm să micșorăm riscul presupus de acestea.

Orice analiză a literaturii de specialitate privind afacerile strategice va evidenția o gamă largă de aspecte care se află în sfera securității. Aceasta cuprinde preocupările în domeniul mediului, terorismul, proliferarea, securitatea informațiilor, securitatea energetică și altele.

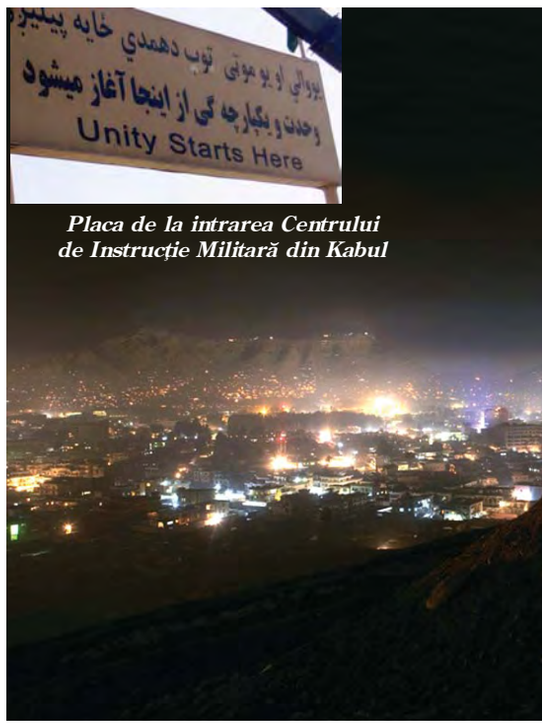
Noul Concept Strategic ar trebui să confirme existența unei legături strânse între securitate și dezvoltare și să tragă concluziile necesare privind planificarea și dislocarea forțelor armate ale Alianței.

Se manifestă, de asemenea, un consens solid în privința faptului că nu există soluții pur militare la provocările strategice cu care ne confruntăm. Observăm acest lucru în Afganistan, unde aspectele militare reprezintă o componentă necesară, dar nu suficientă, a unei soluții cuprinzătoare.

Noul Concept Strategic ar trebui să confirme existența unei legături strânse între securitate și dezvoltare și să tragă concluziile necesare privind planificarea și dislocarea forțelor armate ale Alianței. Această legătură solicită cea mai strânsă cooperare posibilă între autoritățile politice și militare, pentru planificarea și execuția misiunilor desfășurate la mari distanțe. De asemenea, ea presupune încurajarea unor contacte mai strânse și a implicării organizațiilor ne-guvernamentale.

Totuși, în ultimă instanță, NATO reprezintă o alianță politică și militară. Ar trebui să analizăm cu atenție rolul pe care NATO ar trebui să-l joace în abordarea provocărilor specifice. De exemplu, terorismul internațional constituie o preocupare majoră de securitate – în special în ceea ce privește potențialul pentru o combinație între organizațiile extremiste și armele de distrugere în masă. Totuși, nu este clar dacă NATO este organizația potrivită pentru a aborda această amenințare.

Dar, ca o alianță a democrațiilor, ar trebui să fim hotărâți să declarăm deschis că ne vom proteja cetățenii împotriva celor care se opun cu violență principiilor și valorilor societăților noastre. Ar trebui, de asemenea, să folosim



Placa de la intrarea Centrului de Instrucție Militară din Kabul

NATO ca pe un forum pentru schimbul de informații și coordonarea răspunsului în cazul producerii unui atac.

Este ușor să enumerăm toate provocările care pot avea un impact asupra securității noastre mutuale. Nu este ușor, totuși, să determinăm domeniile esențiale în care NATO ar trebui să joace un rol semnificativ.

Dar noul Concept Strategic trebuie să o facă.

Dacă definim orice acţiune drept o provocare de securitate pe care NATO ar trebui să o abordeze, riscăm să nu asigurăm decât prea puţine resurse ale Alianţei pentru o gamă largă de aspecte. Spre deosebire de resurse, provocările de securitate pot fi nelimitate.

Un domeniu în care nu ar trebui să existe nici un fel de divergenţe este cel al dezvoltării capabilităţilor militare pentru misiunile pe care trebuie să le desfăşurăm ca o alianţă.

Toţi parlamentarii cunosc, de asemenea, limitele în privinţa resurselor. De aceea, concentrarea atenţiei NATO asupra lucrurilor pe care această organizaţie poate să le facă bine – planificarea, instruirea şi desfăşurarea operaţiilor militare, precum şi îndeplinirea misiunilor umanitare şi a celor de răspuns în cazul urgenţelor civile – va reprezenta o sarcină importantă a noului Concept Strategic.

Trebuie să înţelegem că NATO nu poate să satisfacă cerinţele tuturor, dar că poate servi, mai curând, ca o importantă piesă de bază.

Un domeniu în care nu ar trebui să existe nici un fel de divergenţe este cel al dezvoltării capabilităţilor militare pentru misiunile pe care trebuie să le desfăşurăm ca o alianţă.

Unii analişti susţin că există o legătură între apărarea teritoriului şi capabilitatea expediţionară. Totuşi, abordarea potrivit căreia a fi pregătiţi să descurajăm folosirea

forţei militare în Europa şi a fi pregătiţi să gestionăm provocările de securitate în diferite locuri aflate la mari distanţe reprezintă două misiuni aflate în competiţie una cu cealaltă nu este, în mod necesar, una corectă.

Consiliul Nord-Atlantic şi Comitetul Militar sunt entităţi separate, dar o fuziune ar putea eficientiza în mod considerabil procesul decizional.

Indiferent dacă forţele noastre sunt dislocate la 100 sau 5.000 de kilometri de bazele lor, acestea au nevoie de cele mai eficiente comunicaţii, cea mai eficientă supraveghere şi cel mai eficient echipament. Ele trebuie să aibă capacitatea de a se deplasa rapid şi trebuie să fie protejate împotriva focului inamic. Şi, probabil, cel mai important, acestora trebuie să li se asigure instruirea necesară pentru a putea acţiona în mod corespunzător, într-o gamă largă de situaţii posibile.

Ar trebui, de asemenea, să analizăm posibilitatea de a face structurile de decizie ale NATO mai flexibile şi mai bine pregătite să răspundă în diferite situaţii. Consiliul Nord-Atlantic şi Comitetul Militar sunt entităţi separate, dar o fuzionare ar putea eficientiza în mod considerabil procesul decizional.

În acelaşi timp, consensul se află în centrul procesului decizional al Alianţei şi trebuie să rămână elementul fundamental al modului în care aceasta ia deciziile importante. Dar este consensul necesar la toate nivelurile şi am putea oare să fim avantajaţi de un proces alternativ în cazul unor aspecte mai puţin importante? Acest aspect nu poate decât să devină mai evident pe măsura dezvoltării Alianţei şi pe măsură ce interacţiunea noastră cu alţi actori internaţionali, precum Uniunea Europeană şi Organizaţia Naţiunilor Unite, creşte.

Extinderea Alianţei trebuie, de asemenea, analizată. De curând au aderat doi noi membri: Albania şi Croaţia. La Summitul de la Bucureşti am declarat, în mod unanim, că Georgia şi Ucraina vor adera în viitor. Adunarea Parlamentară a NATO sprijină puternic o extindere rapidă şi amplă a Alianţei.

Cheia longevităţii Alianţei este exact faptul că ea s-a dovedit o organizaţie adaptabilă, care îşi menţine relevanţa.

Cu toate acestea, ne vom confrunta curând cu faptul că NATO are nişte limite stabilite în tratatul său. Articolul 10 stipulează clar că orice stat european poate adera la Alianţă, dar există din ce în ce mai puţine ţări europene care nu sunt membre NATO. La un moment dat, va trebui să decidem dacă această limită de natură geografică mai este corespunzătoare şi, dacă răspunsul va fi negativ, ce implicaţii are acest lucru pentru viitorul Alianţei.

Mediul strategic s-a modificat într-o măsură impresionantă. Este acum timpul pentru un nou Concept Strategic.

Cheia longevităţii Alianţei este exact faptul că ea s-a dovedit o organizaţie adaptabilă, care îşi menţine relevanţa. Pentru a ne asigura că acest lucru rămâne valabil, un nou Concept Strategic trebuie să stabilească în mod clar scopul existenţei Alianţei şi să-i ofere acesteia liniile directoare necesare pentru deceniile următoare.

www.nato.int

Spargerea barierei sonice nu este marcată doar printr-un zgomot foarte puternic, ci este însoţită şi de un fenomen vizual.

Acest tip de fenomen vizual care apare câteodată, dar nu întotdeauna la depăşirea barierei sonice de un aparat de zbor, a mai fost observat în cazul exploziilor nucleare sau imediat după lansarea navetelor spaţiale.

F-22 Raptor aparţinând Forţelor Aeriene ale SUA, în timpul exerciţiului Golf of Alaska, în 22 iunie 2009

Fenomenul încă nu a fost studiat cu atenţie. Iată ce cred oamenii de ştiinţă că se întâmplă:

Un strat de picături de apă este prins între două suprafeţe de aer de mare presiune. În condiţii de umiditate, se formează condens între cele două straturi de unde sonice create de silueta avionului. Acest efect nu coincide întotdeauna cu spargerea pragului sonic, alteori coincide cu acest moment.

Pasărea Colibri zboară mai repede decât un avion de vânătoare!

Poate că nu măsoară mai mult decât câţiva centimetri în lungime, dar micuţa pasăre colibri este mai iute decât un avion de vânătoare şi zboară mai repede decât o navă spaţială, sugerează un nou studiu al cercetătorilor Universităţii din California.

Conform oamenilor de ştiinţă de aici, pasărea colibri Anne este capabilă de cele mai rapide manevre aeriene din lumea naturală, raportat la dimensiunile sale. Cercetătorii

universităţii au descoperit recent că acest animal poate plonja prin aer cu viteza de 92,8 kilometri pe oră, fiind cea mai rapidă creatură de pe Pământ.

Se deplasează în fiecare secundă pe o distanţă echivalentă cu 383 lungimi de corp, mai repede decât un avion cu reacţie, care parcurge în zbor 150 lungimi de corp pe secundă şi decât o navă cosmică, care reintră în atmosfera terestră cu viteza de 207 lungimi de corp pe secundă.

Forţa G pe care pasărea colibri o exercită atunci când se întoarce din plonjare este de aproape nouă ori (9 G) mai mare decât forţa gravitaţională, echivalentul maximului experimentat de piloţii avioanelor de luptă.

dailymail.co.uk

DOUĂ ZILE CU ESCADRILA DE LA AN-2

Şeila DUMITRESCU

În dicţionarul explicativ al limbii române, coţofana este o pasăre de mărimea unui porumbel, cu coada lungă, cu penele de pe spate negre, lucioase, iar cu cele de pe piept şi de pe partea inferioară a aripilor albe. Coborâtă din dicţionar, coţofana s-a oprit pe elicea unuia dintre avioanele AN-2 de la Boboc pentru a-i arăta frumuseţea şi utilitatea misiunilor ei. În prezent avionul AN-2 este folosit în Forţele Aeriene Române pentru antrenamentul paraşutiştilor. Deviza Escadrilei AN-2 de la Boboc – "Mereu tineri".

Este dificil să fii comandant. Porţi răspunderea pentru prezentul şi viitorul unor oameni. Poate de aceea cei mai mari în grad au simţit nevoia să împartă comanda cu cei tineri, să le împărtăşească din cunoştinţe şi experienţă. Să le predea ştafeta. **Căpitan-comandorul Cătălin TURCU**, locţiitorul comandantului escadrilei, "mâna stângă a comandantului" concretizează: "S-a mers pe promovarea tineretului. Până anul trecut, când au fost repartizaţi la noi **locotenentul Lavinia GUIŢĂ** şi **căpitanul Sergiu CORBAN**, în escadrilă erau numai piloţi clasa 1".

Discuţia se desfăşoară în biroul piloţilor de AN-2. În escadrilă sunt 40 de oameni. Zborul începe cu tehnicienii de la sol care fac pregătirea aeronavei o dată la început de săptămână; dânşii, împreună cu mecanicii de bord, pregătesc aeronava şi îi confirmă mecanicului de bord că aeronava este pregătită de zbor, mecanicul de zbor raportează echipajului dacă aeronava este în funcţiune sau dacă există vreo suspiciune. În zbor se pleacă cu o grupare de 10 inşi. Pe lângă cei 3–4 piloţi merg unul sau doi mecanici de bord, un specialist radio, un specialist celulă motor etc. Până în anul acesta, dominat de criză, serviciul financiar îi sprijinea şi cu deconturi cu bani în avans pentru misiuni.

Locotenent-comandorul Jean MUSTAŢĂ, comandantul patrulei 1 din cadrul Escadrilei AN-2, intervine şi el în discuţie: "În 2002 a început să se strângă aici tot AN-2-ul din ţară; în bazele de unde au venit oamenii erau stiluri de viaţă, chiar stiluri de zbor diferite; cum am spune, şcoli diferite. Ne-a luat ceva timp ca să dezvoltăm relaţii interpersonal. S-a început destul de greu, mai ales că aeronava AN-2, să recunoaştem, a fost privită ca o Cenuşăreasă a aviaţiei. La mijlocul verii lui 2005, 3 militari au venit de la Turda, de la Escadrila de MiG-21; din motivele lor, oamenii au schimbat categoria de aeronavă. Acum, toţi sunt piloţi clasa 1 şi instructori. Asta cred că spune mult. S-a muncit aici şi oamenii sunt destul de valoroşi. Oricine de aici poate fi trimis în misiune pe orice aerodrom, poate forma un echipaj sau două şi pleacă liniştiţi acolo. Ei au fost promovaţi de către comanda escadrilei".

Căpitan-comandorul Cătălin Turcu, locţiitorul comandantului

În aceeaşi încăpere se află şi **locotenent-comandorul Cătălin ANTOCHE**, comandant patrula 3 din Escadrila 3 instrucţie AN-2. Acesta intră un pic în detaliile tehnice: "Ne facem treaba pe o aeronavă care a intrat în producţie şi care încă se fabrică în China; am impresia că denumirea este Y-5; cred că este singura aeronavă din dotarea armatei române care încă se fabrică. Avem resurse de zbor suficiente ca să ne asigurăm misiunile pentru următorii 6–7 ani, având în vedere numărul de ore alocate până acum. Atragem tineri. **Locotenentul Lavinia GUIŢĂ** s-a prezentat la noi anul trecut...."Subiectul" l-am furat de la Otopeni, tot anul trecut".

Antoche este pilot instructor de anul acesta, are 33 de ani, căsătorit, un copil, în lucru al doilea. La Boboc din 2003, din momentul în care s-a format escadrila 4, prin aducerea în

Avioane AN-2

aceeași locație a 4 patrule, care erau în locații diferite – Bacău, Buzău, Câmpia Turzii, Titu. Spune că acum sunt un colectiv destul de unit, "încercăm să îl facem și mai unit prin muncă în comun".

Misiuni în cooperare cu Forţele Terestre

Plecarea în misiuni se desfășoară în proporție de 99% pe bază de voluntariat. N-au zburat niciodată de Crăciun sau de Revelion, dar au zburat în luna decembrie și ianuarie. Inclusiv duminica. Se execută foarte multe misiuni în cooperare cu Forțele Terestre, în funcție de necesitățile comunicate de ei. "În momentul în care se organizează o misiune la poligonul Mălina la care colegii noștri dislocă 200–300 de oameni, facem și noi un efort, chiar dacă este duminică, să venim cu o aeronavă sau două, cât trebuie și să îi sprijinim ca să iasă exercițiul așa cum trebuie", spune **locotenent-comandorul Cătălin ANTOCHE.**

Colegul mai tânăr, **maistrul militar clasa a 5-a Nicolae PUTINICĂ**, specialist celulă motor în escadrila a 3-a, aflat în cea de-a treia zi la escadrilă, adaugă și el impresii personale legate despre relațiile cu colegii săi. Are 22 de ani și este de loc din Buzău. "Am făcut un stagiu de pregătire după ce am terminat școala, de 30 de zile, se numește trecerea la exploatare, după care am dat examen și acum am trecut la exploatarea avioanelor", detaliază maistrul militar.

Verificare parametri înainte de zbor

Cele două aeronave ieșite la zbor pentru exercițiile cu parașutiștii survolează pista și urcă maiestuos spre razele soarelui. În turnul de control, **căpitan-comandorul Cătălin TURCU** se face auzit – "AN-2, renunțăm la zbor. E vântul de spate".

Lângă el, **plutonierul major Ionel COLNICEANU, șeful echipei tehnice,** ne spune cu ochii pe ecran: "Primii pași în armată i-am făcut în 1984; dacă acolo, în armată era regula <<mișcarea se repetă până se învață>>, aici nu se mai repetă nimic. Aici, o dată mișcarea făcută trebuie să fii sigur de ea. Mergi la carte. Nu ești lămurit la carte, mergi la specialiști".

O echipă tânără și bătrânul AN-2

Mesajul pe care vrea să îl transmită este că răspunderea este foarte mare. "Aeronava este foarte veche, dar și foarte bună". Adaugă: "Nu există <<nu știu>>, nu există <<nu cunosc>>. Cauți în carte, cauți la șefi, cauți la colegi. Nu e vorba numai de aeronavă, e vorba de oameni, de echipaj, de familie". Mai aflăm și că la piloți se plătesc orele de zbor, "la noi se plătesc aterizările".

Deși avionul AN-2 este de origine slavă, comunicarea celor care îl folosesc se face în engleză. Sunt convorbiri radio între aeronavă și sol pentru că se zboară pe căile aeriene civile. "Ne aliniem la standarde internaționale", vine și explicația. **Sergentul major Marius SPÂNU**, controlor de trafic aerian, referindu-se la necesitatea convorbirilor dintre pilot și organul ATC, spune că dacă acestea nu ar exista, ar fi un adevărat haos. Convorbirile sunt și în limba română și în limba engleză, din motiv de aliniere la standardele internaționale. "Înaintea noastră, aceste activități le executau piloții cei mai experimentați. Se numeau conducători de zbor. Erau piloții cu cea mai mare vechime și cea mai mare experiență. De vreo 5 ani încoace, le facem noi, subofițerii. Am învățat și noi de la piloți, am învățat și regulamente și proceduri. Din păcate, aceste atribuții sunt prevăzute pe o funcție nouă, iar aceasta, fiind ținută prin cumul, nu este remunerată.

AN-2 la start:

Într-un dicționar al înțelepciunii, se spune că nu oștile sau visteria constituie apărarea unei domnii, ci prietenii, pe care nu poți să-i constrângi cu armele, nici să-i câștigi cu aur; ei se dobândesc prin servicii și credință. Escadrila AN-2 de la Boboc rămâne o escadrilă a prieteniei!

Euro Hawk

Compania Northrop Grumman a început testările pentru prima variantă de Euro Hawk a avionului pilotat artificial RQ-4 Global Hawk (UAV), după lansarea sa oficială la Palmdale, California, pe 8 octombrie.

Acest model, destinat pieţii europene, este diferit de celelalte variante prin prezenţa, pe fuzelaj, a numai puţin de şase semnalmente inteligente în formă de aripi-munte. De asemenea, beneficiază de un program de software privind controlul zborului updatat şi reglat pentru cerinţele europene de relief şi climă. Programul va fi finalizat până la sfârşitul anului, urmând ca din luna februarie a anului 2010 să înceapă producţia de serie.

Pentru realizarea Euro Hawk-ului, compania Northrop Grumman a colaborat cu Departamentul de Stat al SUA, iar primul zbor oficial se va realiza la Baza Aeriană Edwards, în luna martie. La aceeaşi locaţie, se vor executa şi lucrări de dezvoltare a sistemelor de navigaţie, obţinere date şi dirijare, înainte de livrarea către Germania, undeva spre luna septembrie.

www.aviationweek.com

E-2D HAWKEYE LA FINALUL TESTELOR

Marina Americană a terminat testele pentru noua versiune a avioanelor "Advanced Hawkeye" E-2D, acest "mini-AWACS" folosit şi de Forţele Aeriene şi Navale Franceze.

Testele au avut loc la staţia navală Patuxent River, Maryland, unde s-au verificat noile capabilităţi introduse, printre care remarcăm avertizarea imediată a posibilelor atacuri aeriene, detectarea, la scara mai largă – datorită îmbunătăţirii radarului – a ameninţărilor de atac, executarea de comunicaţii digitale şi supravegherea spaţiului aerian maritim şi aerian de proximitate.

Contractul de peste 400 de milioane de dolari oferit companiei Nortrop Grumman, are ca finalitate livrarea, până la sfârşitul anului 2010 a primelor trei avioane E-2D, din totalul de 75 prevăzute.

www.spacewar.com

Exerciţiu de tip "joint", similar cu cele NATO

Colectivul Tratatului Organizaţiei de Securitate (CSTO), organism oferit de Rusia şi ţările ex-sovietice ca alternativă la Alianţa Nord-Atlantică, a desfăşurat, în perioada 17-19 octombrie, prin Forţa de Reacţie Rapidă, un exerciţiu comun, la tabăra de instrucţie de la Matybulak, Kazakhstan.

La exerciţiu au participat peste 7.000 de militari din Rusia, Kazakhstan, Armenia, Tadjikistan şi Kârgâzstan, 120 de tancuri, peste 200 alte vehicule blindate, peste 40 zeci de avioane şi elicoptere. Componenta aeriană a executat misiuni de desant aerian, de suport logistic, de tip close air support, de atac şi bombardament la distanţe medii şi mari, remarcându-se capabilităţile aeronavelor prezente, în special cele de tip Suhoi-35. Acestea au reuşit performanţa de a detecta şi ataca simultan peste 25 de ţinte aeriene sau terestre.

Grupul constituit ca Forţă de Reacţie Rapidă a fost creat în timpul Summit-ului CSTO din februarie 2009, o alianţă post-sovietică dorită a fi constituită şi funcţională după modelul NATO, ai cărui membri sunt Rusia, Armenia, Belarus, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan şi Uzbekistan.

www.jane's defence.com

Exerciţiul "Juniper Cobra 09"

În perioada 12—16 octombrie a.c., în Orientul Mijlociu, s-a desfăşurat un exerciţiu bilateral, israeliano-american, de tip joint, sub numele de "Juniper Cobra 09".

În cadrul exerciţiului, desfăşurat o dată la doi ani, cu începere din anul 2005, conform unui acord încheiat între cele două părţi, s-au efectuat o serie de teste a sistemelor anti-rachetă. Astfel, pe parcursul celor trei zile, s-au verificat datele tehnice şi realizările sistemului THAAD (Terminal High Altitude Air Defense), ale rachetelor PAC-3, interceptoarelor Aegis cu bază la sol, dedicate Forţelor Navale, radarelor noi cu bandă X şi cele ale noului sistem israelian "Arrow 3" – un complex de sisteme anti-rachete cu rază mare de actiune, superioară modelului "Arrow 22".

Toate aceste sisteme sunt părţi componente ale Sistemului Israelian de Apărare Împotriva Rachetelor Balistice, complex ce se doreşte a fi operaţional la capacitate maximă până la sfârşitul anului 2010.

www.junipercobra.com

Forţele Aeriene Indiene se întăresc

Ministerul Apărării din India a decis achiziţionarea unui număr de 50 de avioane de tip Suhoi-30 MKI, avioane de luptă multi-rol. Conform declaraţiilor oficialilor indieni, cele 50 de avioane de luptă superioare reprezintă un supliment faţă de condiţiile contractului de livrare. Potrivit datelor din acest contract, Rusia – ţara producătoare – se obliga să livreze un număr de 230 de avioane de tip Suhoi-30, operaţiune a cărui cost se ridică undeva peste 8,5 miliarde de dolari.

Şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Indiene, Pradeep Vasant Naik, a declarat, la semnarea actului adiţional: "Suntem interesaţi ca forţa noastră de răspuns, în principal la anumite ameniţări externe, să crească, suntem doritori numărul nostru de aparate performante şi funcţionale să se constituie într-o avangardă a capacităţii noastre militare".

După livrarea, de către Rusia, între anii 1996-1998, a 50 de avioane, Forţele Aeriene Indiene şi compania Hindustani Aeronautics au obţinut şi licenţa de co-producţie agreată a modelului Suhoi-30.

www.en.rian.ru

F-35, varianta UK, intră în producţie

Construcţia primului avion de tip F-35, varianta BK-1, destinat Forţelor Aeriene Regale ale Marii Britanii, a început pe data de 30 octombrie la uzinele din Palmdale, California.

BK-1 este un model F-35 B cu decolare scurtă şi aterizare verticală. Modelul ce urmează a fi livrat Angliei, după operaţiunile de testare şi evaluare operaţională va fi unul de coproducţie internaţională. Astfel, compania Northrop Grumman va fi responsabilă pentru designul şi producţia fuzelajului central, Bae Systems va furniza partea de avionică, iar Lockheed Martin va livra componentele de cockpit şi aripi.

Se estimează că livrarea avioanelor F-35 BK-1 va începe odată cu debutul anului 2011 şi va avea ca principală destinaţie bazele aeriene de atac şi sprijin întrunit din cadrul Forţelor Aeriene, dar şi unităţilor de coastă ale Forţelor Navale.

www.airforcesmonthly.com

M-346 Master la cota 1.000

Avionul M-346 Master, avion destinat antrenamentului piloţilor din cadrul Forţelor Aeriene Italiene, produs de compania italiană Aermacchi, o sucursală a Finmeccanica, a atins, la începutul lunii noiembrie a.c., cota simbolică de 1.000 de zboruri executate.

Zborul demonstrativ a fost efectuat de un avion reprezentând cel de-al treilea prototip, reprezentativ pentru pre-seria M-346 standard. Cele 1.000 de ore de zbor au acoperit misiuni diverse, de la teste privind competenţa şi comportamentul diferitelor sisteme aflate asupra sa la cele executate în sprijinul Forţelor Aeriene, de la prezentări în cadrul spectacolelor aeriene până la cele necesare dezvoltării.

În luna decembrie 2008, avionul M-346 Master a reuşit să atingă viteza de 1.17 Mach, devenind cel mai rapid aeroplan italian proiectat vreodată. Autonomia dezvoltată, completarea şi viabilitatea sistemului de alimentare în aer şi unghiurile de atac de peste 30 de grade sunt atuurile acestui avion veteran. Pe acest tip de avion au zburat peste 40 de piloţi militari italieni şi peste 70 din alte ţări, unele chiar exotice, precum Emiratele Arabe Unite sau Singapore.

www.defence-aerospace.com

Gripen NG Demonstrator se întoarce la zbor

Zborul de reconfirmare a capacității de acțiune a avionului s-a desfășurat pe 27 octombrie a.c. la uzinele Saab. Scos temporar de la zbor pentru upgradare, Gripen NG Demonstrator reapare cu o nouă anvergură, oferită, în principal, de instalarea radarului AESA.

Pe lângă acest sistem, au mai fost modificate sistemul de comunicare prin satelit, sistemul electro-optic de avertizare împotriva rachetelor Missile Approach Warning (MAW), dar și capacitatea internă de rezervă cu combustibil.

„Dacă, înainte, radarul de pe Gripen era controlat mecanic, iar antena lumina o singură zonă odată, acum, radarul AESA (Active Electronically Scanned Array), prin multiplele sale antene ancorate într-una singură, fac posibilă descoperirea mai multor zone concomitent. De asemenea, prin noul sistem de comunicare, se pot transmite mesaje text și voce la calitate și viteză excepționale.

Gripen NG Demonstrator poate, acum, acoperi cea mai mare paletă de misiuni în care sunt agrenate Forțele Aeriene Suedeze.

www.af.mil.com

DEBUT PENTRU SISTEMUL RECO NG

În data de 9 noiembrie a.c., la Centrul pentru Experiențe Militare Aeriene, de la Mont-de-Marsan, Franța, s-au executat o serie de teste pentru determinarea capacității de lucru în sistem real a noului sistem de recunoaștere Reco NG, sistem de generație nouă.

Sistemul, certificat de Directoratul General pentru Armamente din cadrul Ministerului Apărării pe 12 octombrie, este văzut ca o alternativă viabilă pentru detectarea țintelor și captarea digitală a datelor. Până acum, numai avioanele Mirage F1 CR puteau să îndeplinească misiuni tactice de recunoaștere datorită senzorului intern și a componentei Presto. Datorită capacităților sistemului Reco NG și avioanele de tip Rafale vor putea executa misiuni similare.

Prezentând performanțe superioare, Reco NG va oferi, prin puterea senzorului optic mult mai eficace, imagini prin infraroșu, atât de pe timpul zilei cât și nocturne și de la înălțimi variate. Odată programat, sistemul va acționa automat și va furniza datele în totalitate fără intervenția pilotului, scăzând considerabil durata de prelucrare a datelor și scurtând timpul de intervenție sau de răspuns.

www.defence-aerospace.com

Inițiativă NATO pentru forța multinațională HIP

Secretarul Adjunct al NATO, **Claudio Bisogniero**, a oficiat, în cadrul ceremoniei desfășurată cu ocazia Reuniunii Miniștrilor Apărării de la Bratislava, Cehia din 23 octombrie, semnarea, de către nouă țări membre, a intenției de cooperare și contribuție la crearea unui program multinațional referitor la elicoptere ce ar putea asigura Alianței și operațiilor desfășurate de aceasta suportul aerian adițional necesar.

Creată în luna februarie a acestui an și condusă de Republica Cehă, Forța Internațională de Elicoptere HIP (Helicopter International Programm) este responsabilă pentru dezvoltarea programelor internaționale de transport cu ajutorul elicopterelor, în scopul ajutorării acelor state care nu au aceste resurse la dispoziție. Această inițiativă va permite livrarea, de către NATO și partenerii să, în zone și teatre de război, a proviziilor, personalului și tehnicii necesare.

Declarația a fost semnată de Cehia, Ungaria, Norvegia, Albania, Polonia, Slovacia, Spania, Turcia și Marea Britanie și are în atenție utilizarea, pentru misiunile propuse, a elicopeterlor de tip MI-8, MI-17 și MI-171. În cadrul inițiativei a fost introdus, ca program viabil, exemplul de colaborare francezo-englez „Multinational

Helicopter Initiative" (MHI), variantăce suportă finanțarea ctivităților legate de elicopterele proprii.

www.nato.int

Pagini realizate plutonier major **Sorin SĂFTOIU**

CENTRUL DE CERCETĂRI ŞI ÎNCERCĂRI ÎN ZBOR

35 de ani de la înfiinţare

În urmă cu 30 de ani, în luna iunie a anului 1974, în baza unei hotărâri a Consiliului de Miniştri, lua fiinţă, în cadrul Centrului Naţional al Industriei Aeronautice, Centrul de Încercări în Zbor, cu sediul la Craiova. În acelaşi an, la data de 30 octombrie 1974, primul avion cu reacţie de producţie românească, IAR-93, îmbrăţişa pentru prima dată din înaltul cerului, sub aripile sale ocrotitoare, graniţele naţionale. Din acel moment, Centrul de Încercări în Zbor a devenit unul dintre copiii de suflet ai aeronauticii române. De-a lungul timpului, oameni de ştiinţă, piloţi, ingineri şi tehnicieni sau personal auxiliar şi-au intersectat destinele pe culoarul pasiunii pentru zbor, dând viaţă celor mai importante proiecte româneşti din domeniu, "educând" temperamentul câtorva generaţii de avioane civile sau militare şi contribuind, astfel, la dezvoltarea unuia dintre cele mai măreţe visuri ale omenirii.

01 aprilie 1974 - Prin HCM nr. 356 se înfiinţează CENTRUL DE ÎNCERCĂRI ÎN ZBOR în scopul testării la sol şi în zbor a produselor industriei aeronautice româneşti militare şi civile.

22 martie 1991 - CENTRUL DE ÎNCERCĂRI ÎN ZBOR – CRAIOVA devine Societate Comercială "CIZ S.A.", menţinându-şi domeniul de activitate.

18 mai 1994 - se înfiinţează "CENTRUL DE CERCETĂRI şi ÎNCERCĂRI ÎN ZBOR", prin reorganizarea CÎZ-SA, ca unitate militară de cercetare ştiinţifică şi testare-evaluare în domeniul aeronautic, integrată în structura Departamentului Înzestrării Armatei. Unitatea se modernizează iar domeniul de activitate se extinde şi asupra testării tehnicii militare importate.

07 ianuarie 1998 - unitatea este inclusă în structura Agenţiei de Cercetare pentru Tehnică şi Tehnologii Militare.

TAROM LA 55 DE ANI

Compania TAROM a împlinit 55 de ani de existenţă.

Înfiinţată la 18 septembrie 1954, după încetarea activităţii TARS (Transporturile Aeriene Româno-Sovietice), compania s-a dezvoltat an de an, devenind tot mai performantă şi solicitată, fiind singurul operator naţional de transport aerian.

Iniţial, compania avea în dotare avioane de tip Li-2, cu o capacitate de 17–21 pasageri, operând mai întâi pe rute interne şi apoi pe rute externe.

La numai doi ani de la înfiinţare, ea îşi triplase deja capacitatea de transport.

În 1961 au fost achiziţionate primele avioane turbopropulsoare mediu-curier de tip IL-18, care aveau o capacitate de 109 pasageri şi o viteză de croazieră de 650 km/h, urmate de turboreactoarele IL-62, Tu-154 şi BOEING 707.

După şase ani, TAROM opera deja către aproape toate ţările europene, iar în 1966 a efectuat primul zbor peste Atlantic. Anul 1969 a marcat efectuarea primei curse charter spre America de Sud.

În prezent, TAROM operează pe zborurile interne şi externe cu o flotă compusă din 26 de aeronave de diferite tipuri: 3 aeronave BOEING B-737-800, 4 aeronave BOEING 737-700; 4 aeronave BOEING 737-300; 4 aeronave AIRBUS A318-111; 7 aeronave ATR 42-500; 2 aeronave ATR 72-500; 2 aeronave AIRBUS A310-325.

Pasiunea pentru zbor şi dăruirea pentru profesie au fost, dintotdeauna, calităţile de excepţie ale personalului TAROM-ului, o bună parte din acesta fiind format, în decursul celor 55 de ani de existenţă, în instituţiile şi unităţile operative ale aviaţiei militare, la manşa aeronavelor acesteia.

RECONSTITUIREA UNUI ZBOR ISTORIC

La 25 iulie 1909, aviatorul francez Louis Blériot izbutea prima traversare a Canalului Mânecii cu avionul. La un secol după acest eveniment, un pilot francez s-a aventurat, într-un avion monoplan asemănător cu cel al lui Blériot, să refacă zborul acestuia din Franţa în Anglia.

Avionul, construit în 1934, are o elice din lemn, roţi de bicicletă şi un motor nu mai puternic decât cel al unei maşini de tuns iarba. Cu vehiculul astfel echipat, Edmond Salis a decolat de pe plaja Blériot, din Calais, Franţa, ajungând, 40 de minute

mai târziu, de cealaltă parte a Canalului Mânecii, la Dover. Zborul a durat ceva mai mult decât acum 100 de ani – Blériot reuşise traversarea în numai 38 de minute.

Monoplanul Blériot, devenit faimos în urma acestui zbor reuşit, a fost vândut în peste 800 de exemplare şi utilizat de forţele aeriene ale mai multor ţări în timpul Primului Război Mondial.

Pagină realizată de căpitan Mircea BARAC

TROIŢA AVIATORILOR

Căpitan-comandor
Ştefan POPA

La 26 octombrie 2009, Baza 90 Transport Aerian Otopeni s-a îmbogăţit cu o lucrare de excepţie – ansamblul monumental Troiţa Aviatorilor, înălţat în memoria aviatorilor căzuţi la datorie.

Intrată în patrimoniul Forţelor Aeriene o dată cu ocazia sărbătoririi Sfântului Mare Mucenic Dimitrie, izvorâtorul de mir – 26 octombrie 2009 – şi a aniversării a 60 de ani de la înfiinţarea Bazei 90 Transport Aerian Otopeni, Troiţa Aviatorilor a fost sfinţită şi binecuvântată de un sobor de preoţi militari în frunte cu **Părintele Protopop Constantin PĂUN** de la Protopopiatul Ilfov-Nord Otopeni şi constitue un reper şi un motiv de comemorare a tuturor eroilor aviatori căzuţi la datorie. La această activitate deosebită a bazei aeriene au participat **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU**, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **comandorul Ion MĂLĂELEA**, şeful Serviciului Resurse Umane, **domnul Silviu GHEORGHE**, primarul oraşului Otopeni, foşti comandanţi ai bazei aeriene, rudele celor căzuţi la datorie, personalul unităţii, alţi invitaţi.

Troiţa a fost concepută şi realizată de **părintele Marius GUGUCI**, preotul militar al bazei, **plutonierul adjutant-şef Dumitru VASILIU** şi **Gheorghe NEICU**, personal civil contractual şi un îndrăgostit al sculpturii în lemn. A fost lucrată din lemn de salcâm, tratată cu ulei de in, iar, la final, acoperită cu un strat de ceară de parchet.

Ansamblul monumental este o inspirată şi originală asociere între motive tradiţionale ale ortodoxiei şi tradiţia simbolistică a aviaţiei militare, izvorâtă din lemnul unui salcâm din cazarma unităţii militare. Pe Crucea propriu-zisă este reprezentată Răstignirea Domnului Iisus Hristos, iar tija crucii, cu o înălţime de 3,5 m, are forma unei pale de avion. În partea dreaptă a Troiţei s-a amplasat o placă memorială cu cele 51 de nume ale celor căzuţi la datorie, în anul 1955.

Frontalul lucrării este decorat cu simboluri reprezentative pentru tradiţia ortodoxă şi istoria aripilor româneşti. Postamentul Troiţei este realizat în trepte, platoul de sus imaginând pista de decolare-aterizare a despărţirilor şi regăsirilor aviatorilor noştri.

"Azi, 26 octombrie 2009, la 60 de ani de la înfiinţarea bazei, s-a sfinţit Troiţa Aviatorilor – sculptată din lemn de salcâm, din cazarma unităţii militare – amplasată în faţa platoului de adunare a personalului din Baza 90 Transport Aerian", avea să consemneze în Ordinul de zi pe unitate, **generalul de flotilă aeriană Ştefan DĂNILĂ**, comandantul bazei. *„Sunt foarte mulţumit sufleteşte de această măreaţă realizare şi de gândurile frumoase ale personalului din Baza 90 Transport Aerian, bază de elită a Forţelor Aeriene. Consider Troiţa Aviatorilor o minunată operă de artă, un simbol fizic al perenităţii spirituale a memoriei aviatorilor dispăruţi în condiţii tragice şi un omagiu de suflet în memoria tuturor celor care au lucrat în această unitate militară şi care astăzi, din păcate, nu mai sunt printre noi. Felicitări tuturor celor care s-au ostenit pentru realizarea acestui ansamblu monumental. Azi am avut bucuria spirituală de a primi un har de lumină şi putere dumnezeiască"*.

Rugă pentru piloţi

Monica BERCEANU

Ascunde, Doamne, norii necredinţei
Din cerul Tău brăzdat de ne-nţeles,
Aprinde, Doamne, Tu, lumina stinsă
De îndurări ce plâng în Univers.

Închide Tu toţii demonii în slavă
Şi luminează crudul Infinit,
Pătrunde Tu vecia întristării
Şi dă-le lor altarul de argint!

Coboară, Doamne, Tu pe crucea vieţii
Şi urcă-I doar pe Ei în veşnicii!
Să poată-atinge neatinsul lumii
Să stingă-n suflete adânci făclii!

Înalţă Tu altare de văpaie
Acelor îngeri ce ni i-ai răpit!
Aprinde tu lumânarea veciei
Pentru cei ce la Tine s-au suit!

Suntem prea mici noi să putem zbura
În oglindirea nemuririi sacre,
Suntem prea slabi să ne urcăm la Tine
Să ne-nchinăm în faţa lor. E noapte.

Prea noapte pentru noi să deslușim
Cărarea către veşnicii albastre.
E mult prea noapte pentru muritorii
Ce sting făcliile în veşnicii de şoapte!

Închide, Doamne, Tu, moartea amară
Şi fă-I mai veşnici decât orice sfânt!
Deschide, Doamne, nemurirea pentru
Cei care pătrund cerul prin cuvânt!

Pentru cei care poartă-n suflet vria
Vieţii lor de îndurări şi chin,
Uneşte, Doamne, Tu inimi de aur
În cerul care picură venin!

18 august 1944 – O ZI DE RĂZBOI CIUDAT

Şeila DUMITRESCU

Veteranul de război, bărbatul de peste 90 de ani, **Ion DOBRAN,** general de flotilă aeriană în rezervă, trăieşte singur, la Bucureşti, într-o casă mare. Înconjurat de fotografiile vechilor lui colegi de arme, morţi demult, mere şi gutui, seniorul de altădată a ales să-şi amintească unul dintre momentele ce i-au marcat viaţa: moartea căpitanului său, Alexandru Şerbănescu.

În aprilie 1944 s-a oprit ofensiva sovietică pe Nistru, pe linia frontului. Aici, războiul a luat altă formă. Oştile nu se mai luptau între ele, ci se pândeau faţă în faţă. Era un război ciudat: de o parte erau românii şi germanii, de cealaltă parte erau ruşii. Nu se duceau lupte între ei, ci mici întrepătrunderi sau mici tatonări. În ţară nu se simţea războiul ăsta, încă era o situaţie calmă, dar se simţeau bombardamentele americane care se făceau de la 10 la 12.

La 10 intrau la noi şi la 12 plecau. În momentul în care se dădea alarma, toată lumea pleca în adăposturi, pivniţe. La ora 12, ieşeau afară şi viaţa continua ca şi cum n-ar fi fost război. Încă se găseau produse, destule alimente.

Cum erau bombardamentele astea? Primul bombardament important a venit în ţară la 1 august 1943. O serie de 107 bombardiere a decolat din Libia de astăzi într-un zbor cu totul neobişnuit, la firul apei, peste Mediterana, la 100 de metri, să nu fie prinse de radar. Au pătruns prin Bulgaria, au lăsat Ploieştiul cu rafinăriile în dreapta, s-au apropiat de linia munţilor, au virat şi au bombardat cu efecte destul de bune. Între timp, Ploieştiul a fost întărit cu baloane captive, cu tunuri puse pe platforme de tren care coborau cu avioanele, cu ceaţă artificială, cu machete de avioane, mă rog, o întreagă tehnică menită să inducă în eroare.

La 18 august, ca de obicei, ne-am adunat la postul de comandă, ca să aflăm ce se întâmplă. Avioanele care veniseră dinspre Libia nu erau avioane care să bombardeze câmpul tactic, acolo unde se duc luptele, era o aviaţie strategică. Îi prindeam în radar din momentul decolării şi vedeam că, dacă trec Adriatica, înseamnă că vin ori la noi, ori la unguri. Veneau pe la Turnu Severin şi luau linia munţilor sau înainte de Turnu Severin, virau stânga şi bombardau Budapesta. Peste trei zile Hamburg-ul, Dresda, obiectivele pe care şi le alegeau. România a fost bombardată cel puţin de 18 ori. Ne-am dus la comandant şi am văzut că decolează. Au luat linia de la Turnu Severin linia munţilor, şi am fost sigur că vin la noi. Aşteptam să dea alarma, printr-o rachetă roşie, practic o mână a destinului care se întindea după unul sau după altul, pentru că nu era luptă aeriană în care să nu cadă câţiva mortal sau să fie răniţi.

"A rămas Messerschmitt-ul ăsta al meu care să continue lupta"

S-a dat alarma, ne-am dus la avioane.... Rămăsesem puţini. Pe 18 august 1943, era apărată de 25 de piloţi. Asta în momentul în care toată lumea fugea la adăpost. 25 de oameni se duceau să le iasă în întâmpinare.

Am decolat, ne-a dirijat un post care ne conducea, am atins Braşovul, Transilvana munţilor. Ştiam că vin dinspre vest spre est şi într-adevăr, pe la 700-800 de metri i-am zărit. Noi mergeam pe partea cealaltă a munţilor, ei veneau de aici. Erau deja mai sus ca noi. Ultimul bombardament l-au făcut la 7.000-8.000 de metri, atât se ridicase lupta în înălţime. O bună parte din avioanele noastre, IAR-90, nu puteau duce lupta la înălţimea aia şi a rămas Messerschmitt-ul ăsta al meu care să continue lupta. A continuat să ia înălţime Şerbănescu ca să ajungă măcar la înălţimea lor. Erau însoţite de un pâlc de vânători de-ai lor şi era foarte greu să ajungi la bombardiere. S-a angajat Şerbănescu, a atacat vânătoarea lor ca să ajungă la bombardiere, apoi toţi în şir, pentru că avioanele astea de vânătoare luptă două câte două. Ele nu pot trage decât drept înainte, nu se pot apăra decât unul pe altul. Practic, tu nu te poţi apăra de el dacă sunt avioane în spate. Lupta aeriană se duce în permanentă mişcare, în evoluţii acrobatice. La un moment dat, primeşte Şerbănescu un mesaj că sunt bombardaţi. "Nu pot că sunt deja angajat", spune el. După ce s-au desfăşurat luptele individuale, adică doi câte doi, el a văzut că nu se poate face mare lucru şi a vrut să rupă lupta, a virat să revină către Buzău, unde era aeroportul nostru de bază. Deasupra Ciucaşului, în picaj, era Şerbănescu la mijloc, eu în stânga la vreo 100 de metri şi

A fost comandantul Escadrilei 48 Vânătoare (albastră) din Grupul 9 Vânătoare. A luat parte la 340 de misiuni, 74 de lupte aeriene şi a avut 10 victorii aeriene confirmate, 3 probabile şi una la sol. Este decorat cu Ordinul Steaua României, Ordinul Coroana României şi Ordinul Virtutea Aeronautică.

încă un avion, la altă 100 de metri, toţi încercând să se apere unul pe celălalt, în special pe Şerbănescu. O fracţiune de secundă m-am uitat în stânga, în sus, şi întorcând capul, îl văd pe al treilea, dar nu îl mai văd pe Şerbănescu. Atunci am virat brusc ca să văd ce s-a întâmplat cu el. Când am virat, am văzut un avion american care trăgea o rafală în avionul căpitanului. Acesta a intrat în rafala americanului şi a fost lovit. A întors spre stânga şi a picat. Am crezut că sare cu paraşuta, dar fusese lovit mortal pe valea Buzăului.

De asta, când mă întorceam, pe valea Buzăului, observasem la râu, femei care spălau rufe şi le întindeau pe marginea ierbii, să se usuce. Atunci mă întrebam: E război? Ce război? Poate doar sus, unde în sclipiri de argint luptă zeii cu titanii. Tocmai fusese doborât un titan fulgerat. Era căpitanul Alexandru Şerbănescu. Ultimul bombardament american. Ghinionul ghinioanelor. Pe 19 august s-a declarat armistiţiu. Asta a fost o zi dintr-un război ciudat.

ZBORUL – SATISFACȚIA MUNCII ÎMPLINITE

Căpitan-comandor
Ștefan POPA

Zborul – starea de normalitate a unei baze aeriene

La ieșirea din municipiul Câmpia Turzii am făcut la dreapta și am urcat dealul Lunii până la poarta Bazei 71 Aeriene. Ne întâmpină blazonul unității, afișat cu mândrie pe unul din zidurile punctului de control, cu cele șapte cetăți ale Ardealului în inima căruia ne aflăm, pe care cu bucurie descoperim gravat motoul "NIHIL SINE DEO – Nimic fără Dumnezeu" sub imboldul căruia deja simțim că se întâmplă dinamic, ordonat, toate activitățile bazei. De la intrare am simțit o atmosferă de liniște, căștile de kevlar, vestele antiglonț ale personalului din serviciul de pază, uniformele oarecum diferite ale miliarilor americani, costumele de zbor, oamenii care forfoteau în stânga și în dreapta, cu direcții clare și precise, conduc către importanța unui exercițiu bilateral aflat în derulare. „Mai sunt cincisprezece minute și se declanșează activitatea de zbor, fiecare om trebuie să fie la post, gata să îndeplinească misiunea", încearcă să-mi lămurească nedumerirea subofițerul de serviciu la Punctul de Control, **sergentul Alin ȘOPTĂREAN.** Este o zi de toamnă cu cer variabil și destul de rece, foarte bună pentru activitatea operațională de care trebuie profitat.

Comandorul Laurian Anastasof, comandantul Bazei

Deodată, liniștea a fost brusc întreruptă. Este ora forțajului cuplat, a tunetului liniștitor ce prevestește începutul zborului. A decolat primul avion care execută cercetarea meteo. În avionul MiG-21 LanceR dublă comandă se află, **locotenent-comandorul Aurelian NIȚĂ, căpitanul Cătălin CĂRĂBINEANU,** mai zboară **căpitanii Nicolae SAREALBĂ, Ovidiu MITREA, Marcel MURARU.** Director de zbor este **locotenent-comandorul Marin MITRICĂ,** la sol, în fața radarelor, **căpitanii Radu OLAR, Zorin LAZĂR, plutonierul Andreea IPATE-BERCEA** și **personalul civil contractual Monica FILON,** doar câțiva din cei care astăzi participă alături de *airmanii* americani la „Dacian Thunder".

– Cum a fost anul 2009 pentru Baza 71 Aeriană, din punct de vedere al zborului?

– Destul de dificil, aș putea să spun că s-au adunat încă de la începutul anului o multitudine de misiuni și exerciții, atât naționale cât și internaționale, la care personalul Bazei 71 Aeriene a trebuit să răspundă. Printre cele mai importante aș vrea să amintesc exercițiul româno-american „Strike Lance" desfășurat în primăvară împreună cu Escadrila Americană 494 care a venit la noi cu 12 avioane F-15 Strike Eagle, „ROUEX 2009" la care am avut ca oaspeți aviatori din Bazele 95 și 90 Aeriene și „Dacian Thunder" desfășurat împreună cu Escadrila 81 aparținând USAFE (Forțele Aeriene ale SUA din Europa) înzestrată cu avioane de atac la sol de tip A-10. În vară am executat trageri reale cu rachete aer-aer în cadrul exercițiului „SWOOP 09", desfășurat în poligonul Capul Midia. Apoi aș mai aminti exercițiile cu o durată mai mică de o săptămână cum ar fi „Air Solution", desfășurat împreună cu aviația sârbă, „ADTRAK" desfășurat împreună cu aviația ungară și exercițiul sub comanda NATO „NewFipp 09" desfășurat împreună cu CAOC 5, la care au participat aeronave Gripen aparținând Ungariei și aeronave Pilatus aparținând Sloveniei. Tot aici am mai putea încadra participarea la nivel de reprezentare cu evoluție dinamică și prezentare statică la miting-ul aerian de la Batajnita, lângă Belgrad. La acestea se mai pot adăuga tragerile reale cu armament clasic aer-sol desfășurate pe parcursul întregului an și care au fost planificate și executate cu 300% mai mult decât anul trecut în poligoanale Cincu și Bogata. Aș dori să anticipez întrebarea dumneavoastră și să răspund că „Da", planul de zbor a fost suplimentat, atât la avioane cât și la elicoptere și că el este îndeplinit, în acest moment, în proporție de 90%. Am mai avea ca obiective, în acest an, trageri reale cu armament inteligent aer-sol, care sperăm să se concretizeze în luna noiembrie a acestui an. Deosebit de alți ani este specializarea pe misiuni și executarea instrucției, atât a personalului de asigurare, cât și a personalului navigant, fie exploatând MiG-21 LanceR sau IAR-330, prin exerciții reale bazate pe scenarii moderne care au ca punct de plecare noile tipuri de amenințări și care pot arăta în orice moment nivelul de pregătire al personalului bazei. Rezultate există, securitatea zborului este fundamentală, putem și mai bine, am fost și suntem apreciați pentru efortul depus

Comandorul Lian Someșean, șeful logisticii

și ca deziderat ne-am dori să îmbunătățim, atât schema de relații pe orizontală și verticală din cadrul bazei, ciclul decizional, cât și maniera de abordare a activităților desfășurate – ne-a oferit lămuriri **comandorul Laurian ANASTASOF**, comandantul unității militare.

Debriefingul misiunii … satisfacția reușitei

Cea mai importantă activitate pentru personalul navigant este fără îndoială – zborul, dar pentru aceasta se impune ca prioritate organizarea și pregătirea în detaliu a fiecărei acțiuni. Planificarea

orelor de zbor pentru fiecare pilot este o activitate complexă și foarte delicată. Mai nou la Baza 71 Aeriană, piloții operaționali, adică cei care execută Serviciul de luptă „Poliție Aeriană“ au ca principal obiectiv executarea misiunilor comune în cadru aliat, de tip CAS (Close Air Support), EW (Electronic Warfare), AI (Air Interdiction), AD (Air Defence). Zborul de antrenament între aplicații și misiuni internaționale revine instructorilor de zbor și piloților tineri, care se află fiecare în anumite etape ale instruirii. Criza financiară prin care trecem astăzi, încercăm să o estompăm prin planificare judicioasă și eficientă, în așa fel încât nimic să nu influențeze în mod decisiv activitatea operațională. Chiar dacă numărul de ore de zbor pentru acest an a fost suplimentat pentru piloții care abia încep să deprindă această nobilă meserie, ele par a nu fi niciodată suficiente.

„Anul acesta nu ne-au lipsit provocările, iar problema cea mai grea este pentru cei tineri care sunt în curs de pregătire pe anumite trepte de antrenament și pentru care nu sunt alocate niciodată suficiente ore de zbor. Un pilot tânăr, la 25 de ani, ar trebui inclus într-un program de pregătire cu scop final de a-l forma ca luptător aerian, ziua și noaptea, în condiții meteorologice normale și grele, până în jurul vârstei de 30 de ani, pentru ca până la 38 de ani să-l poți folosi la maxim din punct de vedere operațional. Acesta ar fi cursul normal al lucrurilor, dacă am avea alocate și orele de zbor necesare. Dar, ne limităm la cât avem. Cu toate acestea nu vom face rabat de la normele și regulile de securitate a zborului”, ne relatează **locotenent-comandor Sorin AVRAM**, instructor-șef coordonare zbor și directorul exercițiului „Dacian Thunder”.

Piloți în barem

Anul 2009 a fost un an foarte greu și pentru elicopteriști. Cu cât un pilot are mai multe ore de antrenament, cu atât mai mult, el poate întrebuința la maxim posibilitățile tipului de elicopter pe care zboară. Aceasta presupune și crearea condițiilor necesare pentru o astfel de performanță.

„Datorită suplimentării numărului de ore de zbor, anul acesta am putut executa misiuni cu un anumit grad de complexitate și dificultate, cum ar fi cele pentru forțele de operații speciale, zborul în condiții deosebite, la munte, zborul pe timp de noapte în condiții meteorologice grele. Anul acesta, atât în locația Giarmata, dar și la Câmpia Turzii, piloții de elicoptere au putut obține calificări noi pe fondul participării la misiunile extrem de importante pe care le-am avut de îndeplinit prin ordin. Așteptăm provocările pentru anul 2010, când va trebui să reluăm toate etapele pentru recalificarea piloților, având în vedere noile obiective ce vor fi încredințate de Statul Major al Forțelor Aeriene, Bazei 71 Aeriene. Acum suntem cu piloții în barem și cu planul rămas de îndeplinit, rezolvăm detaliile de calificare pentru misiuni”, ne spune pe un ton realist, **căpitan-comandorul Florin IVANA**, comandantul Escadrilei de elicoptere de la Timișoara.

Vreau să zbor ...

Este destul de greu să fi tânăr pilot militar într-o bază aeriană. În primul rând, faptul că ești la început de drum și, ca orice început, este dificil, apoi sunt de trecut o serie de bariere, printre care aceea a „mentalităților”, precum și aceea a diferențelor dintre generații. Problema cea mai importantă pentru tinerii piloți este și rămâne faptul că nu zboară cât și-ar dori. Piloții tineri, deși puțini la număr speră la o situație mai bună, dar, din păcate, semnele vremii arată că va fi din ce în ce mai greu. Oare, speranța este aceea care moare ultima ...

Aspect din timpul antrenamentului

„Zborul este visul meu de mic copil. Îmi place ceea ce fac, vreau să zbor... Aștept de șapte ani și sunt dispus să o mai fac și în continuare. Voi face tot ceea ce ține de mine și cred că va veni un moment favorabil și pentru noi. Principala mea problemă rămâne timpul. Criteriile pentru selecția pe avionul multirol par din ce în ce mai dure. Am

Locotenent-comandorul Sorin Avram, instructor-șef coordonare zbor

mai făcut un pas în acest sens prin începerea zborului pe timp de noapte. Ar fi un mare ghinion pentru mine dacă ar veni acel moment și m-ar găsi nepregătit”, a ținut să ne precizeze **căpitanul Lucian-Alexandru TĂTULEA**.

SPRIJINUL LOGISTIC – suportul întregii activități ...

Un element important în cadrul activității de zbor al unei baze aeriene îl constituie asigurarea logistică. Se asigură tot ce ține de activitatea de zbor, de la asigurarea tehnică, materială, medicală, financiară, până la asigurarea cu echipament de protecție sau costume de suprasarcină. Am înțeles că anul acesta s-a început cu bine pentru că până în prezent nu au fost dificultăți majore în asigurarea logistică. *„O problemă deosebită cu care ne-am confruntat anul acesta a fost volumul mare de activități la care am fost chemați să răspundem. În afară de activitățile curente reprezentate de îndeplinirea planurilor de instrucție în zbor, atât la MiG-uri, cât și la elicoptere am asigurat sprijinul națiunii gazdă (HNS – Host Nation Support) pentru cele două exerciții comune româno-americane. Suntem solicitați în continuare pentru misiunile de afluire și defluire în teatrele de acțiuni militare, în folosul forțelor terestre, dar și pentru națiuni aliate și prietene, vecine, care găsesc extrem de utilă și eficientă colaborarea cu Baza 71 Aeriană. Am asigurat mentenanța tehnicii de pe teritoriu participantă la exerciții, am reparat și asigurat tehnica de luptă a unităților românești participante la exercițiile comune desfășurate cu trageri reale din locația de bază. Nu pot să nu amintesc acum și misiunile de reprezentare pe care unitatea a fost nominalizată să le execute, vizitele la cel mai înalt nivel militar a delegațiilor CAOC 7, șeful Forțelor Armate Italiene și șeful Forțelor Armate Regale ale Suediei la care contribuția **logisticii** a fost determinantă, atât din punct de vedere al sincronizării elementelor de detaliu privind aspectele legate de siguranță, dar și cele legate de protocol pentru nivel patru stele. Desfășurarea activității pe trei locații ridică o serie întreagă de probleme, mai ales, de planificare a ritmicității asigurării cu petrol sau al comunicațiilor pe care prin efort susținut încercăm să le gestionăm corespunzător. O problemă sensibilă o reprezintă lipsa unui necesar minim de lot de piese de schimb, precum și adăposturile speciale pentru aeronave care ne creează mari dificultăți. În strânsă colaborare cu eșalonul superior, credem că vom rezolva și aceste probleme, în mod special, limitările privind mentenanța aeronavelor și elicopterelor”*, ne-a precizat **comandorul Lian SOMEȘAN**, șeful logisticii.

Am plecat din unitatea militară de aviație cu bucuria datoriei împlinite, dar gândul meu a rămas la tinerii piloți militari. Tinerețea este o stare specială din viața unui om. Tinerii nu trebuie judecați, ci mai întâi înțeleși și apoi ajutați. Ei simt nevoia de a li se răspunde în mod adecvat. Să lăsăm ca timpul să lucreze în favoarea acestor ucenici ai zborului. Dar, să nu uităm nici o clipă că pregătirea și viitorul lor depinde de noi ...

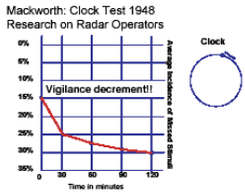
VIGILENŢA
CONDIŢIE FUNDAMENTALĂ A DETECŢIEI SEMNALELOR

Maior psiholog
Constantin ROANGHEŞI

Vigilenţa sau atenţia susţinută este o funcţie cognitivă care intervine în majoritatea sarcinilor de monitorizare (audio, vizuale). Wickens defineşte vigilenţa astfel: **"Vigilenţa este o stare de pregătire pentru a detecta şi a răspunde la schimbări specifice şi certe care apar la intervale aleatorii în mediul înconjurător"** (Wickens 1992).

Cercetarea vigilenţei a fost începută în anul 1950 de către N.H. Mackworth.

Trebuie precizat de la început că, în comparaţie cu atenţia care se caracterizează prin orientare şi selectivitate, vigilenţa este un aspect particular al acesteia, caracterizat prin capacitatea de a menţine atenţia ridicată pe perioade lungi, în condiţii de monotonie.



Sarcinile de monitorizare au demonstrat că după primele 30 de minute scăderea eficienţei este foarte pronunţată.

Sunt trei grupe principale de factori care influenţează performanţa în sarcinile de vigilenţă:

– factori specifici sarcinii;
– factori specifici mediului;
– factori specifici subiectului.

Performanţa în sarcinile de vigilenţă este măsurată în:

– timp de răspuns;
– rată de detecţie;
– rata alarmelor false;
– timpul de recţie.

Factorii care influenţează vigilenţa

Explicaţiile teoretice ale degradării performanţei ca indice specific al evoluţiei vigilenţei au fost date în termenii **inhibiţiei, modificării expectativei** (aşteptării), **filtrării** şi **activării.** Teoriile propuse pun în evidenţă multiplicitatea variabilelor care intervin în menţinerea stării de vigilenţă, dar fiecare în parte se

sprijină în special pe datele rezultate din analiza anumitor factori, neglijând alte aspecte care rămân neexplicate. Aceasta a făcut posibilă coexistenţa mai multor teorii şi explicarea fenomenului de vigilenţă ca întreg, concomitent din mai multe puncte de vedere. În realitate, teoriile respective nu sunt exclusive şi este cert că fiecare interpretare contribuie la formarea unei concepţii unitare asupra vigilenţei.

1. Teoria inhibiţiei

În mod cronologic, prima teorie explicativă a evoluţiei vigilenţei este teoria inhibiţiei, propusă de N.H. Mackworth (1950). El acceptă ca bază a explicaţiei declinului vigilenţei teoria clasică a condiţionării, elaborată de Pavlov, conform căreia obişnuinţa este rezultanta unui proces de inhibiţie internă activă a răspunsului neural.

Astfel, Mackworth afirmă ca scăderea numărului de detecţii se datoreşte inhibiţiei interne, în sensul că scăderea numărului de răspunsuri sau lipsa lor este consecinţa repetării stimulilor şi deci a unei obişnuinţe faţă de aceştia. Salturile regulate ale arătătorului ceasului lui Mackworth, ca şi alte stimulări din sarcinile de vigilenţă, caracterizate prin modificări discrete şi simple în mediu, îndeplinesc această condiţie. Ulterior, Mackworth a subliniat că absenţa întăririi răspunsului (detecţie), adică a cunoaşterii rezultatelor activităţii, constituie un factor favorabil apariţiei inhibiţiei. De aceea, orice informaţii privind evoluţia detecţiilor au un efect dezinhibant, făcând să crească nivelul vigilenţei.

Obiecţiile aduse de o serie de autori teoriei inhibiţiei (de exemplu, că nu explică creşterea probabilităţii detecţiei semnalelor în funcţie de mărimea frecvenţei apariţiei lor) sau completarea ei chiar de adepţii ei (de exemplu McCormack, care încearcă să combine efectele inhibiţiei şi ale motivaţiei) constituie indicii despre necesitatea extinderii şi a îmbogăţirii ei cu date valorificate în cadrul altor interpretări.

2. Teoria aşteptării (expectancy)

Această teorie fundamentează ideea că aşteptarea sau predicţia observatorului în probe de detecţie este determinată de desfăşurarea anterioară a stimulilor în cursul activităţii şi ca nivel de aşteptare al observatorului determină nivelul vigilenţei sale şi prin aceasta însăşi probabilitatea sa de detecţie. Elaborarea teoretică a fost făcută de Deese (1955) şi apoi de Baker (1963) şi se bazează pe ipoteza că observatorul integrează informaţiile precedente sub forma unei funcţii a aşteptării, care defineşte variaţiile nivelului de vigilenţă în timp după semnal. Este evident că în probele de vigilenţă subiectul dezvoltă două feluri de aşteptări. Aşteptarea ca un anumit stimul va fi un semnal şi aşteptarea ca un anumit stimul va fi un eveniment indiferent. Aceste două atitudini sunt independente, dar, întrucât probabilitatea ca un stimul să fie indiferent este mult mai mare decât aceea de a fi un semnal, declinul vigilenţei ar putea proveni din confirmarea (întărirea) pe care o capătă în acest sens în cursul probei. Observatorul se obişnuieşte astfel să aştepte un stimul la care nu trebuie să răspundă. De aici ideea unui model nervos al stimulilor repetitivi, pe baza cărora elaborează

aşteptări privind evenimentele viitoare. Dacă stimulul care urmează corespunde modelului, cu toţi parametrii acestuia inclusiv cel temporal (momentul apariţiei), evenimentele neurale vor fi inhibate;

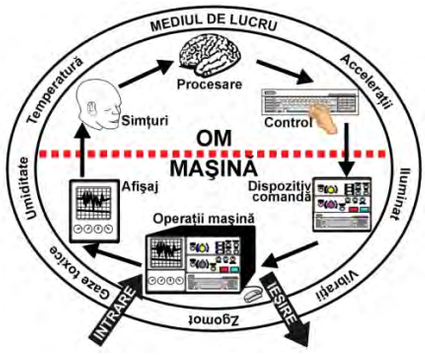
în caz contrar, ele se vor desfăşura normal sau vor fi chiar mai reliefate.

Şi acestei teorii i-au fost aduse o serie de critici, întrucât ea nu a putut explica unele fapte ferm stabilite în probele de vigilenţă (efectul favorabil al pauzelor, lipsa alterării performanţei în sarcini complexe în care semnalele provin de la mai multe surse).

3. Teoria filtrului

Elaborată de Broadbent în lucrarea **Perception and communication** (1958), teoria filtrului a avut drept scop iniţial elucidarea efectelor zgomotului, făcând apel la aspectul selectiv al atenţiei, dar a devenit curând o explicaţie generală a vigilenţei.

Printre toate mesajele primite de organele senzoriale, omul face o selecţie orientată de scopul urmărit şi adesea impusă de limitele capacităţii de tratare a informaţiei.



Prin punctul de vedere al teoriei filtrului, zgomotul intermitent ar trebui să acţioneze mai puternic asupra performanţei, respectiv asupra fluctuaţiilor atenţiei, decât zgomotul continuu. Această teză este confirmată de experienţele lui M. Woodhead (1959), care a constatat creşterea numărului de omisiuni datorită prezentării unor zgomote scurte (1/s) într-o probă de decizie, precum şi de alte cercetări.

Şi această teorie trebuie completată cu alte teorii explicative şi cu noi date rezultate din cercetări recente.

4. Teoria activării

Una din contribuţiile cele mai importante ale teoriei activării la înţelegerea vigilenţei este relaţia în U inversat, pe care a stabilit-o între eficienţa performanţei subiectului şi nivelul său de activare. Performanţa este slabă când nivelul de activare este scăzut, se ameliorează când activarea creşte şi scade din nou, când aceasta din urmă atinge niveluri prea înalte, dezorganizând răspunsurile. Astfel, reducerea sau intensificarea stimulării (sau a motivaţiei) au ca rezultat o degradare a performanţei. Evident că efectul creşterii activării depinde atât de nivelul ei iniţial cât şi de gradul acestei creşteri.

Teoria activării oferă astfel o explicaţie valabilă a înrăutăţirii performanţei în funcţie de timp şi de condiţiile de lucru, deşi o serie de particularităţi ale comportamentului în situaţii de vigilenţă nu au putut fi elucidate pe baza acestei teorii.

Vigilenţă şi decizie

Analiza vigilenţei din perspectiva deciziei, în sensul procesului psihic ce implică luarea unei hotărâri îşi are originea în "Teoria detecţiei semnalului" (TDS).

Care sunt premisele aplicării TDS în studiul vigilenţei?

Ele constau în fond în existenţa a două procese succesive de decizie care pot fi urmărite în probele de vigilenţă:

– decizia de a fi atent la probă, de a observa semnalul;

– decizia de a răspunde sau nu pe baza acestei observaţii.

Ceea ce a adus nou TDS pentru înţelegerea procesului vigilenţei este delimitarea sensibilităţii sau a **capacităţii de detecţie** (d') a observatorului de **criteriul lui de apreciere** (beta).

Observatorul poate avea o capacitate de detecţie mare, dar, dacă criteriul lui de apreciere este foarte strict, răspunsurile pe care le va da vor fi prudente, în sensul că va afirma despre un stimul că este critic numai în caz de certitudine absolută; de aceea numărul de detecţii poate să fie mic, dar mic va fi şi cel al greşelilor pe care le comite. Invers, dacă criteriul său va fi lax, el răspunde cu o marjă de siguranţă mult

mai mică, deci la mai mulţi stimuli, ceea ce va avea drept consecinţă nu numai creşterea proporţiei de semnale critice detectate, dar şi a detecţiilor incorecte. Astfel, deşi sensibilitatea lui rămâne constantă, deciziile luate vor fi diferite.

Pe de altă parte, modificarea sensibilităţii, în special reducerea ei în sarcini senzoriale de lungă durată provoacă, la rândul ei, o creştere a erorilor, ceea ce explică în parte degradarea performanţei în funcţie de timp în probele de vigilenţă.

Incertitudinea temporală, probabilitatea apariţiei semnalului – adică raportul dintre stimuli critici şi cei indiferenţi – dar şi frecvenţa absolută a stimulilor critici, precum şi dificultatea mai mare sau mai mică de a distinge stimuli de zgomotul de fond, toţi aceşti factori obiectivi contribuie în mod esenţial la stabilirea sensibilităţii observatorului şi la determinarea eficienţei în proba de vigilenţă.

Nu mai puţin importanţi sunt factorii care influenţează gradul de siguranţă în aprecierea prezenţei sau absenţei semnalului şi care sunt legaţi de valoarea mai mult sau mai puţin mare pe care observatorii o atribuie detecţiei corecte, de gradul de risc pe care sunt dispuşi să-l asume. Aceasta depinde evident de câştigul sau pierderea pe care o reprezintă o detecţie corectă sau una falsă, în general vorbind de consecinţele pozitive sau negative ale uneia sau alteia pentru observator.

Modalităţi de îmbunătăţire a vigilenţei

a) creşterea sensibilităţii:

– marcarea ţintei în mod specific;

– antrenarea unor procese autonome;

– reducerea numărului de ţinte potenţiale;

– fiecare observator să urmărească semnale diferite;

– creşterea intensităţii semnalelor.

b) reglarea comportamentelor personale:

– îmbunătăţirea *criteriului personal de apreciere* (beta);

– cunoaşterea rezultatelor;

– respectarea perioadei de odihnă;

– accesul la telefon;

– existenţa pauzelor de cafea;

– zgomotul de scăzut;

– respectarea programului de observare.

Consecvenţă şi dorinţă – filiera indirectă

Şeila DUMITRESCU

Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene de la Boboc instruiește pe filieră indirectă, din septembrie până în aprilie anul viitor, trei grupe de ofițeri și o grupă de subofițeri. Cele trei specializări ale cursanților vor fi: controlori trafic aerian, meteorologi și ofițeri de stat major.

Sfârșit de octombrie la Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene de la Boboc. Pe platoul din fața comandamentului, instructorii – 9 la număr – "doctorii în științe militare" explică celor de la cursurile pe filieră indirectă ce urmează să execute în acea zi.

Pe lângă instructori mai sunt și alții. *"În spatele unui ofițer sau subofițer ce absolvă un curs pe filieră indirectă se regăsește munca a peste 30 de persoane"*, ne informează **căpitan-comandorul dr. Marius NICOARĂ**, comandantul Centrului de Instruire pentru Forțele Aeriene. *"Aici se face învățământ și instrucție. Structura are trei componente importante: aviație, radiolocație și apărare aeriană cu baza la sol, adică cele trei arme de bază din Forțele Aeriene. Cursanții de la filiera indirectă sunt cei care se pregătesc la structura de aviație. În afară de structura de învățământ mai avem și un modul pentru antrenament virtual, care se desfășoară pe simulator, plus partea de cercetare în armă, pentru reglementarea manualelor, actelor specifice, doctrinelor pe arma aviație".*

Anul acesta, filiera indirectă conține patru grupe: 3 pentru ofițeri și una pentru subofițeri. Spre deosebire de celelalte categorii de forțe, specialitatea aviație a luptat foarte mult pentru a menține durata cursului de specializare la 6 luni de zile. Mai mult, există și o componentă care le dezvoltă cursanților pregătirea în segmentul de leadership.

"Accentul se pune pe pregătirea militară de specialitate; sunt ofițeri de stat major, o altă grupă este formată din ofițeri de aviație controlori de trafic aerian, și cea de-a treia, ofițeri de aviație meteorologi. În ceea ce privește categoria subofițerilor, aceștia se pregătesc pentru funcții de subofițeri de aviație pentru controlul traficului aerian", explică căpitan-comandorul dr. Marius Nicoară.

Funcția de controlor trafic aerian – una dintre cele mai mari responsabilități

Experienţă veche în managementul educaţional

În centrul de pregătire, cursanții trebuie să se pregătească așa cum vor lupta. Tinerii din această serie au trecut de un concurs în care au candidat câte doi oameni pe loc. Avantajul a fost că majoritatea au studii superioare în domeniul tehnic, iar o parte provin din mediul militar.

Programul de pregătire, în mod normal, are cam șase ore pe zi, dar instructorii rămân cu ei ulterior și pentru pregătire suplimentară până la ora 17, pe segmentele de care au nevoie elevii. *"Îi vedem că sunt cu cartea și la dormitor"*, remarcă **căpitan-comandorul Ion CHIREA**, locțiitorul pentru aviație al comandantului. Tot el ne dezvăluie și elementul de noutate din acest an de la cursurile pe filieră indirectă, și anume premiera în ceea ce privește pregătirea celor 10 ofițeri meteorologi.

Pregătire teoretică în săli de specialitate

"Ofiţerii de la control trafic aerian – cei mai sănătoşi"

Grupa de cursanți de controlori trafic aerian numără 5 tineri. Trei băieți și două fete. Frigul face rotocoale de aburi pe durata convorbirii. **Căpitan-comandorul Dănuț SAVA**, șeful catedrei de aviație, explică această stare de fapte: *"Conform regulamentelor de funcționare, calendaristic nu a*

sosit timpul pentru începerea serviciului de tură la centrala termică. Dar nu e mare lucru. Cursanţii nu se plâng. Concentrarea lor este în altă parte".

Explicaţia pare una logică: ofiţerii trebuie să înveţe să gândească la rece pentru viitorul lor profesional. *"Trebuie să le schimbăm modul de a gândi. Mă refer la navigatori. Trebuie să ia anumite decizii, în câteva secunde, în momentele de acţiune. În aviaţie nu ai timp să diseci foarte mult o anumită situaţie aeriană. Pentru acest lucru trebuie să fii foarte bine pregătit teoretic pentru a evita panica din acele momente",* completează căpitan-comandorul Sava.

Proceduri de bază în specialitatea radiolocaţie

De altfel, cei 5 tineri de la specializarea control trafic aerian sunt şi cei mai sănătoşi din toată seria, fiind testaţi atât medical, cât şi psihologic, la un nivel superior faţă de ceilalţi. Dintre disciplinele studiate, sunt remarcate de elevi "Managementul traficului aerian" şi "Navigaţia", două materii pe care, asimilate corespunzător, le vor asigura o adaptabilitate mai rapidă la condiţiile reale din unităţi.

"Armata înseamnă uniformitate, respect, siguranţă"

Grupa de ofiţeri de stat major numără nouă tineri. Din ei, cel mai "dezlegat la limbă" pare **Daniel ROTARU**. *"Lucrez în Forţele Aeriene din 2003, la arma rachete sol-aer. Pentru mine, acest curs reprezintă o ocazie unică, pentru a-mi îndeplini un vis".* Mai aflăm de la tânărul din Braşov că specialitatea stat major se ocupă cu pregătirea unor acţiuni militare pe mai multe niveluri, în special cele tactic al luptelor , operativ al bătăliilor şi strategic al campaniilor.

Cursanta **Irina NIŢĂ**, nouă în sistemul militar, vine din viaţa civilă. *"Am învăţat ce înseamnă armata – înseamnă uniformitate, respect, siguranţă. Mai înseamnă şi multe alte lucruri, pe care voi încerca să le descopăr în timp".* Colegul ei, **Mihai IORDACHE** este sigur că *"următoarele 4 luni sunt cele mai importante pentru pregătirea noastră, deoarece vom trece mai mult pe partea practică şi sper ca deprinderile acumulate în această perioadă să ne ajute în îndeplinirea atribuţiilor funcţionale pe funcţiile în care vom fi încadraţi".*

Soldatul Marcel VOIŢĂ este unul dintre cei realişti. *"Cariera pe care am ales-o va debuta stângaci, dar ea se va cristaliza încetul cu încetul. Probabil că, în primele luni de la absolvirea cursului, vom avea de completat hârtii, apoi uşor-uşor vom trece spre partea practică şi spre dezvoltarea capacităţilor noastre. Sper, doar, să găsim în teritoriu şefi răbdători şi înţelegători cu noi la început".*

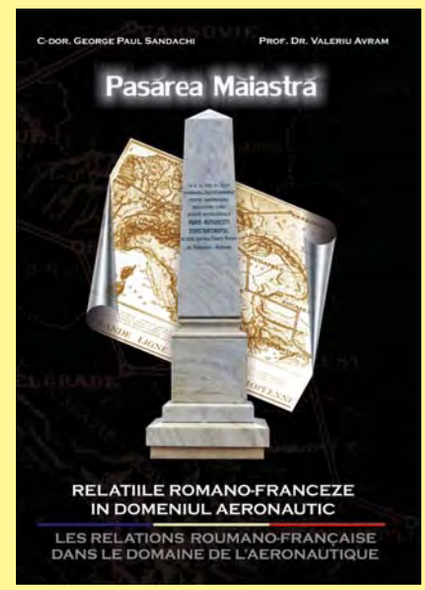
Gânduri simple, dar ancorate puternic în realitate. Nici nu ar putea să fie altfel. Filiera indirectă, o oportunitate deschisă pentru cei ce vor să servească interesele Forţelor Aeriene, induce un cadru matur şi profesionist de exprimare. Chiar şi în limbaj, emoţii şi gânduri.

ROMÂNII, FRANCEZII ŞI ZBORUL

Sorin TURTURICĂ

Acum un secol, în octombrie 1909, Louis Blériot a venit la Bucureşti, la invitaţia Automobil Clubului Român, şi i-a uimit pe români printr-un spectacol aerian găzduit de Hipodromul de la Băneasa. Centenarul acestui eveniment – primul zbor al unui avion pe cerul românesc – a fost sărbătorit la Muzeul Aviaţiei prin lansarea lucrării ,,Pasărea Măiastră. Relaţiile româno-franceze în domeniul aeronautic". Cartea reprezintă rezultatul unei cercetări începute în urmă cu 14 ani de **comandorul Paul SANDACHI,** directorul Muzeului Aviaţiei, şi **prof. dr. Valeriu AVRAM** şi este prefaţată de **excelenţa sa, Henri PAUL**, ambasadorul Franţei în România. Un mare plus al lucrării este faptul că aceasta este bilingvă, traducerea fiind efectuată de **Aurelia** şi **Mihai PETRESCU,** profesori de franceză la Liceul Economic-Administrativ din Roşiorii de Vede.

Avînd ca punct de plecare surse vaste, din arhive sau publicaţii de specialitate, cele peste 300 de pagini nu reprezintă o simplă trecere în revistă a multiplelor conexiuni pe care românii le-au avut cu francezii în ceea ce priveşte istoria zborului, ci aprofundează felul în care acestea s-au dezvoltat. Pe scurt, aflăm detalii interesante despre primele ascensiuni cu baloanele la Bucureşti, în secolul al XIX-lea, despre activitatea unor pionieri români în Franţa (Alexandru Ciurcu, Traian Vuia, Henri Coandă) sau despre felul în care pasiunea Principelui George Valentin Bibescu pentru zbor s-a materializat în diferite proiecte româno-franceze. În timpul Primului Război Mondial, România a luptat de partea Antantei, iar lucrarea domnilor Sandachi şi Avram analizează într-un capitol special colaborarea aviatorilor români şi francezi pe front, felul în care doctrina, înzestrarea şi instrucţia din aeronautica română au suferit modificări benefice, în ritmul impus de experienţa câştigată de către francezi în luptele cu germanii. Mai aflăm că în perioada interbelică, Franţa a fost atât furnizor de avioane pentru aviaţia militară română, cât şi investitor, cea mai mare fabrică românească de avioane din epocă, IAR Braşov, ridicându-se cu capital româno-francez. Penultimul capitol al lucrării analizează ajutorul francez în ceea ce priveşte dezvoltarea industriei aeronautice româneşti după ,,momentul 1968", prin fabricarea în licenţă a două tipuri de elicoptere, destinate în special Forţelor Aeriene Române. În sfîrşit, cartea se încheie cu un capitol dedicat actualelor relaţii româno-franceze în domeniul aeronautic.



AERONAVE FĂRĂ PILOT

Ing. Dănuţ VLAD

Una din direcţiile de dezvoltare în aviaţia modernă a fost şi este realizarea unor aeronave fără pilot la bord. Un rol crucial în evoluţia acestui gen de aparate îl au progresele în domeniul automaticii, sistemelor de senzori, sistemelor de comunicaţii şi a celor de comandă şi control la distanţă.

Primele avioane comandate de la distanţă au fost realizate în perioada Primului Război Mondial, fiind folosite drept ţinte aeriene, practică ce a continuat şi pe durata celui de-al Doilea Război Mondial.

Din această perioadă, remarcăm performanţele aparatului Fiesler Fi-103, cunoscut şi ca bomba zburătoare V-1, produs în serie şi utilizat operaţional de către Germania nazistă, precursorul rachetelor de croazieră de astăzi. Datorită faptului că nu sunt reutilizabile, în prezent acest tip de aparat nu mai este clasat în categoria aeronavelor fără pilot, sau UAV după terminologia contemporană.

Odată cu progresele înregistrate în domeniul automaticii şi a realizării unor sisteme de propulsie performante de mici dimensiuni, pe lângă aeronavele utilizate ca ţinte aeriene, în anii '50 au fost realizate primele avioane fără pilot destinate să efectueze misiuni de recunoaştere. Aceste aeronave au fost realizate, în principal în Statele Unite, un exemplu fiind aparatul BQM-34 Firebee, produs de Teledyne Ryan.

RQ-4 Global Hawk

O realizare deosebită a fost aeronava Lockheed D-21, capabilă să zboare cu viteză de 4 ori mai mare decât cea a sunetului. Acest sistem, parţial reutilizabil, era iniţial destinat să fie lansat de deasupra fuzelajului unui avion de spionaj A-12 (precursorul lui SR-71), ulterior fiind testată şi lansarea de sub aripa unui bombardier B-52 modificat.

În URSS, primele UAV realizate după război au fost aeronave ţintă proiectate de biroul de proiectări Lavocikin (La-17), iar primele aeronave destinate să efectueze misiuni de recunoaştere au fost proiectate de biroul Tupolev (sistemul de recunoaştere DBR-1 centrat în jurul avionului fără pilot Tu-123).

La începutul anilor '70, au fost realizate primele avioane fără pilot de concepţie israeliană, la început acestea fiind de dimensiunea unor aeromodele radiocomandate mai mari, dotate cu camere de luat vederi.

Alte ţări care au desfăşurat activităţi de pionierat în domeniul UAV-urilor au fost Canada şi Franţa, avioane ţintă fiind produse şi în Australia şi Marea Britanie.

Aeronavele UAV au început să fie utilizate pe scară largă abia începând din anii '80, beneficiind de progresele înregistrate în miniaturizarea sistemelor de bord şi mai ales a echipamentelor electronice destinate a fi instalate la bordul acestora.

În prezent există o gamă foarte largă de aeronave fără pilot care sunt clasificate atât funcţie de dimensiunea fizică, şi care variază de la micro-UAV ce pot fi lansate din mână, până la aparate de dimensiunea unui avion scurt-curier. O altă clasificare este în funcţie de soluţia constructivă: de la aripi zburătoare, inclusiv aripi delta, la aeronave cu configuraţie normală, echipate fie cu motoare cu piston, turbopropulsoare sau turbofan, până la aparate cu decolare şi aterizare verticală, inclusiv elicoptere.

Alte clasificări, realizate de diferite organizaţii, iau în calcul altitudinea şi autonomia de zbor – de la aparatele lansate din mână capabile să zboare la altitudini de câteva sute de metri şi la distanţe de câţiva km, la aeronave care zboară la altitudini medii cu autonomie mare (sau MALE) până la aeronave care zboară la altitudini mari, peste 9.000 m, pe distanţe mari (sau HALE).

Cea mai mare autonomie a unui UAV a fost stabilită în iulie 2008 de aparatul alimentat cu energie solară QinetiQ Zephyr Solar Electric care s-a menţinut în aer 82 h 37 min.

Utilizările principale ale UAV au rămas cele de ţinte aeriene (inclusiv ţinte false) şi pentru misiuni de recunoaştere. La acestea se adaugă UAV-urile utilizate pentru misiuni logistice, cele utilizate în cercetare şi dezvoltare (cum ar fi aripa zburătoare X-48 testată de NASA) sau cele proiectate special pentru misiuni civile.

MQ-8B Fire Scout

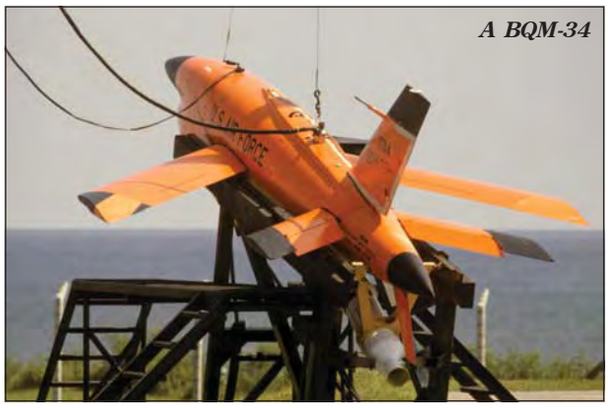
Misiunile de recunoaştere realizate de UAV-uri sunt foarte diverse, de la fotografiere şi transmiterea de imagini video în timp real de pe câmpul de luptă, în spectru vizual sau în infraroşu, la imagini radar, colectarea de semnale şi comunicaţii,

colectarea de date despre atacul cu arme nucleare, bacteriologice sau chimice (NBC).

În ultimul deceniu a apărut şi categoria avioanelor de luptă fără pilot sau UCAV, capabile de a efectua misiuni autonome de atac uşor, putând lansa rachete, proiectile reactive sau bombe de diametru mic (SDB) contra unor ţinte inamice bine apărate, în zone de risc ridicat.

Primul UAV utilizat în misiuni de acest gen a fost un avion MQ-1 Predator, echipat cu două rachete AGM-114 Hellfire acroşate sub planuri, utilizat din 2001 în teatrul de operaţii din Afganistan.

Din acesta, a evoluat MQ-9 Reaper sau Predator B care poate prelua o încărcătură de luptă compusă din până la 14 rachete Hellfire, sau două bombe ghidate laser GBU-12 Paveway II de 230 kg fiecare şi patru rachete Hellfire, aparat folosit operaţional de Statele Unite şi Marea Britanie.



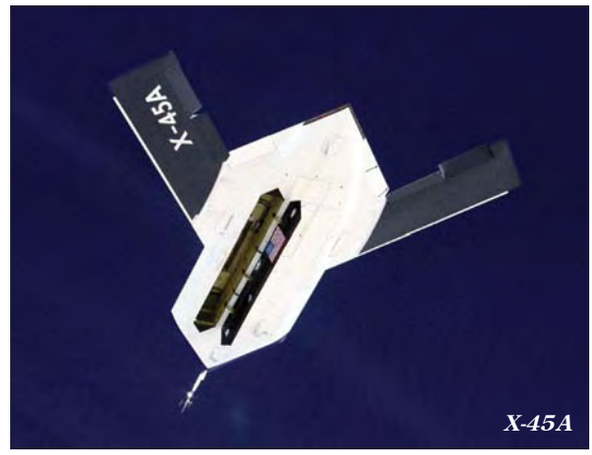
A BQM-34

Majoritatea conceptelor moderne de UCAV sunt aeronave tip aripă zburătoare dotate cu motoare turbofan, care utilzează în construcţia lor elemente de invizibilitate radar (stealth), cu armamentul aflat în nişe din interiorul fuzelajului.

Până în prezent, acestea nu au depăşit nivelul de demonstrator (Boeing X-45A şi X-47B J-UCAS în SUA, Corax şi Raven în Marea Britanie, AVE-D în Franţa, Sharc şi Filur în Suedia) sau de proiect (MiG Skat în Rusia, nEUROn în Franţa, Taranis în Marea Britanie).

MQ-9 Reaper in flight (2007)

De aceea, temerile şi speculaţiile că apariţia acestor UCAV ar reprezenta sfârşitul avioanelor de luptă cu pilot la bord, sunt, cel puţin pentru moment, neîntemeiate. Totuşi, în cursul testelor, aceste aeronave au demonstrat capabilităţi demne de luat în consideraţie.



X-45A

Astfel, în data de 4 februarie 2005, în cel de-al 50-lea zbor al celor două demonstratoare X-45A, acestea au demonstrat abilitatea de a lucra autonom "în echipă", de a-şi administra resursele şi de a ataca ţinte nedetectate anterior.

În prezent, o mare parte a armatelor ţărilor din întreaga lume au în înzestrare aeronave fără pilot. Cea mai mare parte dintre acestea sunt produse în Statele Unite de firme precum General Atomics, Boeing, Northrop Grumman sau AAI Corporation sau în Israel de IAI, Elbit Systems sau Tadiran. În Europa, progrese în domeniul construcţiei de aeronave fără pilot au înregistrat BAE Systems în Marea Britanie, Alenia Aeronautica în Italia, SAAB în Suedia, Dassault în Franţa, EADS şi Rheinmetall în Germania sau Schiebel în Austria.

Concomitent, Federaţia Rusă a dezvoltat o multitudine de aeronave fără pilot, în cadrul birourilor de proiectări Iakovlev, Mikoian sau Tupolev, dar şi în mai multe companii private.

R.P. Chineză a dezvăluit o parte din programele sale de aeronave fără pilot, comparabile ca nivel tehnic cu realizările pe plan mondial.

România a avut în înzestrare de la mijlocul anilor '80 aparatul Tupolev VR-3 de fabricaţie sovietică, iar în prezent are în înzestrare aparatul Shadow 600 produs de AAI Corporation din Statele Unite.

O realizare deosebită în domeniul UAV este avionul fără pilot de recunoaştere strategică Northrop Grumman RQ-4 Global Hawk, realizat în Statele Unite.

Această aeronavă de mari dimensiuni (cu anvergura de 35 m şi cu o greutate de decolare de 10 tone) efectuează misiuni de recunoaştere strategică cu durata de până la 36 ore, la altitudini de 20.000 m, zburând cu o viteză de 650 km/h. De asemenea, Global Hawk este echipat cu un motor turbofan cu tracţiunea de 31 kN şi cu un sistem integrat de senzori.

Varianta iniţială RQ-4A a fost produsă în 59 de exemplare şi se află în serviciul operaţional, fiind utilizată de U.S. Air Force în teatrele de operaţii din Afganistan şi Irak. Varianta RQ-4B are anvergura şi sarcina utilă mărite, dar distanţa maximă de zbor este redusă. O variantă a Global Hawk este construită pentru U.S. Navy, iar recent a fost prezentat primul avion în varianta pentru Europa, denumită Eurohawk, echipată cu un pachet de senzori diferit.

Global Hawk este singurul UAV acceptat de administraţia federală de aviaţie din SUA (FAA) pentru a zbura pe rutele aeriene civile.

Progresele în construcţia şi utilizarea aeronavelor fără pilot s-au resimţit şi în sistemele de comandă şi control de la sol,

IAI Heron I

care sunt dotate atât cu cabine virtuale pentru controlul aeronavei, dar au şi capabilitatea de a descărca în timp real informaţii şi imagini de la sistemele de senzori de la bordul UAV. De asemenea, au progresat şi mijloacele de recuperare a aeronavelor după misiune, o mare parte dintre acestea putând decola şi ateriza ca orice aeronavă.

Aeronavele fără pilot sunt oferite ca sisteme integrate, ce includ şi sistemele de sol aferente.

Prognoze date recent publicităţii estimează o dublare până în 2018 a volumului pieţii aeronavelor fără pilot, atât în ceea ce priveşte cheltuielile de cercetare şi dezvoltare, cât şi achiziţiile de aeronave şi sisteme.

SCHIMBAREA ÎN BINE SAU RĂU

Căpitan-comandor
Ştefan POPA

Omenirea, de-a lungul istoriei sale, a parcurs progresiv drumul spre transformare, restructurare, modernizare, informatizare, cibernetizare, secularizare, globalizare, trecând de la o religie la alta, de la un sistem la altul, suferind mutaţii de proporţii uriaşe în toate sferele vieţii sociale, religioase, politice, economice şi chiar militare, având un singur scop: lupta pentru a dobândi ceea ce are altul, dar mai ales pentru a avea puterea. Acelaşi lucru se întâmplă şi în raporturile între diferite entităţi sociale, fie ele grupuri umane, state, imperii, puteri şi superputeri.

Lupta pentru putere, indiferent de forma acesteia, este şi va fi atâta timp cât va exista omenirea. Trist este faptul că aceasta, din păcate, generează multe tragedii şi nenorociri. Lovitura de stat, căci despre ea este vorba, nu este doar o teorie, un concept, o filozofie – oricâte definiţii i-am da. În realitate, lovitura de stat este un fenomen extrem de complex, iar natura şi deznodământul acestuia sunt întotdeauna determinate de către acţiunea umană.

După 1989, mai mulţi foşti şi actuali lideri politici, militari, lucrători în serviciile secrete, istorici şi-au publicat memoriile în legătură cu evenimentele din decembrie 1989. Mulţi oameni se mai întreabă şi astăzi dacă a fost revoluţie sau lovitură de stat în decembrie 1989. Cartea "*Despre lovitura de stat şi apărarea împotriva ei*" aduce lumină în această privinţă.

Autorul cărţii "*Despre lovitura de stat şi apărarea împotriva ei*", **generalul de flotilă aeriană dr. VICTOR STRÎMBEANU**, pleacă de la convingerea că atât studiul fenomenului loviturii de stat, cât şi realitatea concretă a luptei pentru putere manifestată în toate sferele lumii politice, cu ororile sale, ne oferă o perspectivă adecvată pentru interpretarea şi înţelegerea complexităţii fenomenului, ca atare, precum şi evoluţia acestuia de-a lungul istoriei. În plus, autorul în lucrarea de faţă nu face o referire la vreun stat anume, ci prezintă problematica loviturii de stat la modul abstract, dar cu o deosebită rigoare ştiinţifică.

Experienţa în domeniul securităţii internaţionale la "Royal Military College of Science, Shrivenham, Marea Britanie" şi "SHAPE", Mons, Belgia, a dus, în decursul celor patru ani, la cristalizarea unei abordări diferite a fenomenului conflict şi a problemei securităţii internaţionale, nu de tip preponderent enumerativ, steril, a datelor şi evenimentelor, ci de tip analitic, sintetic şi, uneori prea direct, chiar şocant. Puterea, indiferent în ce formă şi la ce

nivel, spune autorul, a atras şi a fascinat dintotdeauna prin ea însăşi sau prin beneficiile pe care le poate aduce. Lupta dintre indivizi sau grupuri de indivizi pentru un loc mai bun, pentru o poziţie mai înaltă sau mai sigură – expresie a ancestralei lupte pentru supravieţuire în ultimă instanţă –, face parte din natura umană, este definitorie pentru progresul speciei, a fost şi este o permanenţă de-a lungul întregii evoluţii a societăţii umane. Lupta pentru puterea politică este ultima expresie a acestei confruntări permanente şi a cunoscut diverse forme pe parcursul evoluţiei, de la cele mai primitive şi mai violente, până la confruntarea instituţionalizată, reglementată şi redusă exclusiv la planul ideatic, caracteristică statelor evoluate democratice contemporane.

Lucrarea de faţă încearcă o apropiere de standardul unui manual sau al unui mini-tratat, printr-un înalt nivel de abstractizare şi generalizare, cu evitarea voită a referirilor la exemple din istorie. Tot în acest sens, al desprinderii de particularitate şi al generalizării, la sfârşitul fiecărui capitol sunt menţionate luna, anul şi locul în care a fost scris capitolul respectiv, încercând a se sugera indirect, nu traseul turistic parcurs de autor, ci caracterul universal, detaşat şi independent de o anumită ţară, regim politic sau epocă istorică. În acelaşi timp, pe parcursul întregii lucrări se punctează şi se evidenţiază permanent modalităţi de contracarare a loviturii de stat corelate ulterior într-un capitol final, separat, prin prisma unui original sistem tri-matricial, într-o veritabilă proiecţie a apărării statului împotriva acestei ameninţări dar, o mare parte a efortului este orientată către cunoaşterea în detaliu a fenomenului, pornind de la premisa logică, simplă, conform căreia nu te poţi apăra împotriva a ceea ce nu cunoşti.

Cartea apărută în luna octombrie 2009 la prestigioasa Editură Risoprint, Cluj-Napoca, cuprinde 10 capitole considerate reprezentative, cel puţin, pentru mediul militar, dar nu numai, şi dezvăluie cititorului faţa mai puţin cunoscută a acestui fenomen complex şi misterios.

Capitolele captivante prin realismul lor, realizate de **generalul de flotilă aeriană dr. VICTOR STRÎMBEANU** despre lovitura de stat şi apărarea împotriva ei, îndeosebi despre controversaţii "vectori" care participă la realizarea acesteia, dar şi referirile subtile la experienţa sa din Belgia, Marea Britanie, Franţa, fac cartea cu atât mai interesantă, incitantă şi atractivă.

Rugă de pilot

Monica BERCEANU

Deschideţi-mi porţile cerului
Să pot intra în nemurire!
Luminaţi-mi căile celeste
Pentru a putea vedea drumul spre veşnicie!

Îmbrăcaţi-mă în alb,
Să simt că sunt îngerul ce pleacă de pe pământul nerostirilor
Şi urcă în infinitul tăcerilor de plumb
Să câştige bătălia cu moartea!

Daţi-mi ca talisman un pumn din ţărâna fierbinte
Ce am călcat-o cu tălpile însângerate
În fiecare anotimp bătătorit de remuşcări!

Vă voi aduce de Acolo o bucăţică din Raiul ceresc,
Voi rupe pentru Voi o parte de nor şi o parte de soare.
Iar de nu mă voi mai întoarce
Voi ruga stelele să numai lipsească niciodată
De pe cerul care m-a oprit la el!
Pentru că ...am fost prea rău pentru pământ
Sau prea bun pentru ceruri!
Nu ştiu...
Dar lăsaţi-mă doar .... să-mi împlinesc fiinţa!
Lăsaţi-mă să zbor!

Căpitan Mircea BARAC

Asumarea responsabilităţii este, din punctul meu de vedere, indicatorul de bază prin care se poate măsura maturitatea. A unui om, a unui grup, a oricărui tip de entitate socială. În fapt, devenim maturi atunci când dispunem de capacitatea să ne asumăm responsabilitatea şi consecinţele faptelor noastre. Evitarea consecinţelor propriilor acţiuni, oricât de mult am vrea, nu ne asigură statutul de oameni maturi. Din contră. Iar adesea, ca oameni, uităm să ne asumăm responsabilitatea, impunând pretenţii nejustificate şi atribuind consecinţele acţiunilor noastre celorlalţi. Asumarea responsabilităţii apare de obicei drept justificare a unui eşec. În vârtejul evenimentelor, viaţa nu ne oferă numai părţi bune. Dincolo de succese, regretele fac şi ele parte din cotidian. Mereu ne roade îndoiala unui „poate". Şi aceste îndoieli ne trag înapoi, ne fac nesiguri, indecişi, temători. Stările noastre ne domină şi evităm din comoditate să le conştientizăm. Ajungem acasă îngânduraţi, stresaţi de propriile nereuşite şi căutăm motive de ceartă pentru a defula tensiunea acumulată. Acuzăm, refuzând să vedem bârna din ochii noştri. Logica poate funcţiona în multe scenarii şi în multe domenii, însă ceea ce este important este, ca om, să-ţi pui din când în când întrebarea: sunt oare eu matur şi responsabil?

xxx

Maturitatea şi responsabilitatea presupun, în primul rând, acţiune. A face ceea ce trebuie. Ne caracterizează pasivitatea şi, în general, suntem obişnuiţi cu o anumită stare de expectaţie. Cel mai comod ne simţim atunci când aşteptăm ceva din partea altora. Începem din copilărie, când aşteptăm ca părinţii să ne satisfacă toate capriciile. Apoi în adolescenţă, când aşteptăm ca celălalt să facă primul pas. Maturi fiind, aşteptăm de cele mai multe ori. Să găsim un serviciu mai bun, poate o ocazie, poate o ofertă. Un şef mai înţelegător, subordonaţi docili, un salariu mare şi sigur fără prea mult efort. Un câştig la loto ar fi minunat, dacă se poate chiar fără să completăm vreun formular. Când lucrurile nu sunt aşa cum ni le-am dori, protestăm. Ştim exact ce nu vrem. Cârcotim mereu, indiferent de ceea ce ni se oferă, pentru că a cârcoti ne este cea mai la îndemână formă de protest. Abia când facem marele pas de la pasivitate către acţiune, când ne implicăm personal în proiecte, constatăm că toate greşelile pe care le comentăm cu atâta uşurinţă se încadrează în normalitate. Acţiunea ne deschide ochii şi ne face mai permisivi, mai sufletişti, mai îngăduitori. Mai puternici în faţa cârcotaşilor, a celor pasivi, care nu au simţul acţiunii, ci doar al criticii.

xxx

Există, desigur, şi reversul medaliei, reprezentat de acei oameni care, în rolul de fiinţe sociale se autoflagelează prin conştientizarea propriilor eşecuri, ale defectelor, ale minusurilor, pierzând energie preţioasă încercând să le ascundă. Maturizarea prin asumarea responsabilităţii presupune triumful asupra noastră şi asupra lumii. Nimic nu este mai greu decât curajul asumării propriilor limite. Câştigarea bătăliei cu tine însuţi conduce automat la câştigarea bătăliei cu întreaga lume. Recunoaşterea şi asumarea greşelilor aduce automat străduinţa reparării lor. Conştientizarea şi nerepetarea. Învăţarea.

PS

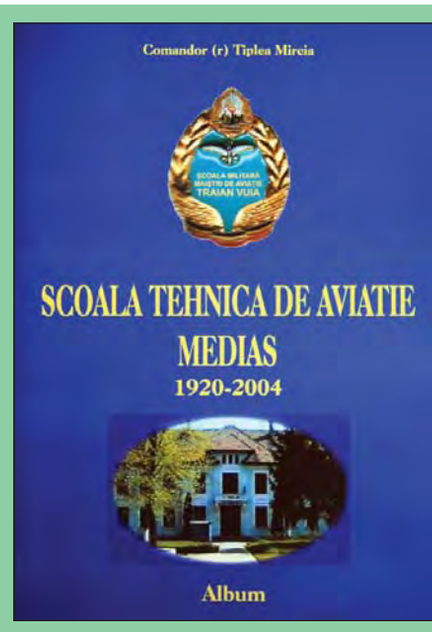
Militarii şi-au asumat responsabilitatea de a juca, la nivel social, rolul securităţii naţionale. Securitatea naţională nu este un concept inventat peste noapte din moftul cuiva, ci reprezintă o nevoie socială de bază în jurul căreia se poate dezvolta şi evolua o societate, un popor, o naţiune. Fără securitate nu s-ar putea discuta de învăţământ, cultură, turism…ci de haos, nihilism, de legea celui mai puternic. Prin urmare este necesar ca societatea, în ansamblul ei şi la nivel de individ, să conştientizeze importanţa unui sistem de apărare suplu şi eficient şi să-şi asume, în semn de maturitate, responsabilitatea consecinţelor în cazul în care nu deţine un astfel de sistem.

ZBOR ÎN ISTORIE

Căpitan-comandor
Ştefan POPA

O armată trăieşte prin istoria ei. Nevoia de a apropia timpurile, fie ele mai îndepărtate, fie mai apropiate, în special pe acestea din urmă, o resimţim, astăzi, tot mai acut, când, din păcate, asistăm la o încercare de inoculare a unei înţelegeri greşite a menirii armatei române în societatea contemporană, prin care după opinia unora, faptul că odată intraţi în NATO rolul şi importanţa armatei ar fi diminuate. Există, aşadar o tendinţă de minimalizare a rolului important al armatei române de-a lungul istoriei, dar mai ales în societatea contemporană. Pentru aceasta, militarii Armatei Române şi, în special, istoricii militari trebuie să fie atenţi şi să vegheze permanent ca nu cumva să fie întinată în vreun fel istoria şi tradiţia militară. În acest sens, se înscrie şi demersul comandorului (r) Mircia Ţiplea prin „zborul" său în istoria Şcolii Tehnice de Aviaţie de la Mediaş.

Autorul albumului de excepţie "*Şcoala Tehnică de Aviaţie Mediaş, 1920-2004*", **comandorul (r) MIRCIA ŢIPLEA**, pleacă de la convingerea că atât studiul istoriei, cât şi aducerea în prezent a diferitelor momente din cei peste 84 de ani de activitate a



prestigioasei Şcoli de la Mediaş, care a instruit zeci de generaţii de tehnici şi maiştri militari de aviaţie, ne oferă o perspectivă adecvată pentru interpretarea şi înţelegerea fenomenului istoric, ca atare, precum şi evoluţia acestuia de-a lungul istoriei. În plus, autorul surprinde în imaginile albumului său atât pe comandanţii care s-au perindat la conducerea instituţiei respective, cât şi personalul didactic: profesori şi instructori, toate prezentate cu o deosebită rigoare şi acurateţe profesională.

„Nume de valoare mondială şi naţională au absolvit această şcoală. Printre aceştia putem aminti: Ioan Moraru, doctor docent în medicină, laureat al premiului Nobel pentru pace în anul 1985, membru post-mortem al Academiei Române, generalul-locotenent doctor inginer Ştefan Ispas, fost inginer şef al Aviaţiei şi rector al Academiei Tehnice Militare, generalul-locotenent Gheorghe Zărnescu, fost comandant al Aviaţiei Militare etc.", ţine să ne precizeze autorul în introducerea albumului.

Experienţa sa în domeniul istoric şi muzeistic – fiind iniţiatorul şi întemeitorul Secţiei de Istorie „Hermann Oberth" din Mediaş – a dus, în decursul celor aproximativ 15 ani, la cristalizarea unei abordări diferite a fenomenului istoric şi a problematicii muzeistice în domeniul aeronauticii.

Albumul apărut la Mediaş cuprinde peste 200 de imagini şi fotografii considerate reprezentative, cel puţin pentru mediul aeronautic, dar nu numai, şi dezvăluie cititorului faţa mai puţin cunoscută a acestei prestigioase instituţii şi minunaţi oameni care au slujit-o cu cinste, onoare şi devotament.